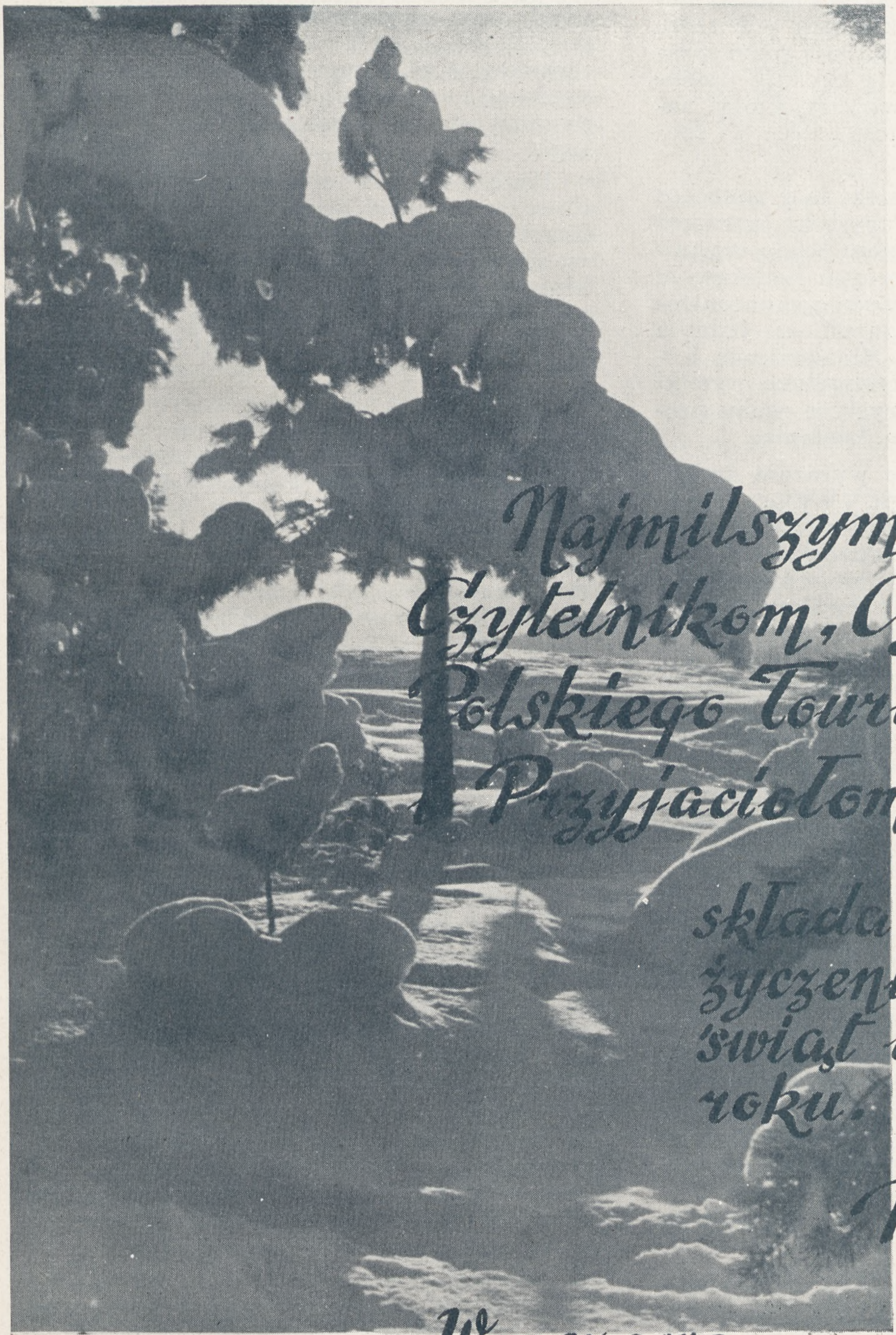
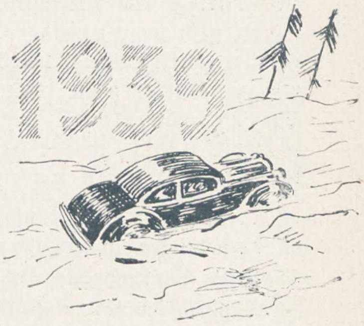
TOURING

MIESIĘCZNIK
Organ Polskiego
Touring Klubu

Warszawa **Grudzień 1938** **Nr. 12 Rok 3 (XIV)**

Komitet Redakcyjny
Przewodniczący: Józef Michalikowski
Członkowie: Henryk Giełdziński, Stanisław Misiakowski, Stanisław Reszczyński i Adam Tuszyński





Najmilszym naszym Czytelnikom, Członkom Polskiego Touring Klubu i Przyjaciołom

składa serdeczne życzenia: wesołych świąt i dosiego roku.

Redakcja

Warszawa w grudniu.



Stanisław Misiakowski

Turystyka motorowa — w uśpieniu

Nie tak to dawne jeszcze czasy, kiedy w Polsce turystyka była uważana za sprawę prywatną, służącą dla zaspokojenia osobistych przyjemności.

Dziś, na szczęście, pogląd ten należy bezpowrotnie do przeszłości. Dziś czynniki decydujące w Państwie, a z nimi i większość opinii publicznej, należycie zdają sobie sprawę, że turystyka to potężny czynnik gospodarczy, socjalny i wychowawczy, który, należycie ujęty, może przynieść państwu i społeczeństwu duże korzyści.

O ile przed paroma jeszcze laty mało kto w Polsce zajmował się turystyką, a raczej zajmowało się nią naraz zbyt wiele czynników, niezawsze kompetentnych i niezawsze do tego powołanych, to obecnie skoncentrowanie zagadnień turystycznych w jednym resorcie, a mianowicie w Ministerstwie Komunikacji, pozwoliło **rozstrzelone wysiłki skoordynować i nadać turystyce cechy programowego i planowanego działania.**

Dzięki temu następuje wyraźnie zwiększenie ruchu turystycznego. Wystarczy obserwować frekwencję w uzdrowiskach krajowych i nietylko w uzdrowiskach, lecz i w długim szeregu innych miejscowości, posiadających pewne walory atrakcyjne, czy też wypoczynkowe, wystarczy przyjrzeć się ruchowi na kolejach, aby dojść do wniosku, że pęd do podróży, do poznania osobliwości i piękna własnego kraju, do zwiedzania zabytków historycznych czy też centrów przemysłowych, staje się u nas coraz głębszy i powszechniejszy.

Występuje zjawisko t. zw. **turystyki masowej,** co zbiega się z momentem utworzenia przed czterema laty **Ligi Popierania Turystyki.** Jako instrument akwizycyjny przedsiębiorstwa P.K.P., Liga odgrywa z każdym rokiem coraz większą rolę w naszej turystyce. Postawiła ona sobie za zadanie realizację dwóch zasadniczych celów:

a) **organizacja, akwizycja i obsługa w miejscu docelowym masowego ruchu turystycznego o charakterze powszechnym** (to jest ruchu dostępnego dla wszystkich, a nietylko korzystającego ze specjalnych przywilejów i ulg kolejowych);

b) **inicjowanie i popieranie inwestycji turystycznych.**

Obydwa te cele są konsekwentnie osiągane, czego wymownym dowodem może być choćby pięknie rozwijająca się **akcja pociągów popularnych i zjazdów masowych,** oraz wykonanie w ciągu ostatnich kilku lat **licznych budowli i inwestycji o zasadniczym znaczeniu dla ruchu turystycznego.** Inwestycje w Zakopanem i Krynicy, wielki nowoczesny garaż w Zakopanem, kolej do Naroczy, hotele turystyczne w Gdyni, Augustowie, Siankach i Sławsku, biura obsługi dla turystów w głównych centrach turystycznych—to najbardziej charakterystyczne etapy pozytywnej działalności inwestycyjnej Ligi.

Piszę umyślnie o tych zasługach Ligi i o rozwoju ruchu turystycznego w ostatnich latach, aby zastrzeżenie, jakie ta działalność we mnie wywołuje nie było mi poczytane za brak zrozumienia dla pracy na rzecz ożywienia turystyki w Polsce. Bliższa bowiem obserwacja dotychczasowej akcji turystycznej musi nasunąć jedną zasadniczą objekcję.

Wszystko, co się u nas dotychczas robi w kierunku poparcia ruchu turystycznego, odbywa się **wyłącznie pod kątem widzenia ożywienia przewozów kolejowych.** Tak jest, mamy turystykę masową, ale tylko kolejową, mamy Ligę Popierania Turystyki, ale jej właściwy tytuł powinien brzmieć — **Liga Popierania Turystyki Kolejowej,** mamy biura podróży, ale tylko i wyłącznie podróży kolejowej.

Że turystyka kolejowa musi być u nas postawiona na pierwszym miejscu, to jest rzeczą chyba zupełnie zrozumiałą i naturalną. W naszym systemie komunikacyjnym kolej odgrywa i przez długie jeszcze lata będzie odgrywała rolę dominującą. Nic też nie zapowiada, aby najbliższe lata miały przynieść jakąś większą zmianę. Dlatego jest rzeczą jasną, że **z rozwojem turystyki w Polsce musi iść w parze zwiększenie przewozów pasażerskich na kolejach.** Jeżeli rok ubiegły według statystyki oficjalnej wykazał wzrost przewozów pasażerskich na P.K.P. o 23,8%, to w tym wzroście niewątpliwie duży procent przypada na ruch turystyczny. I z tego faktu możemy się tylko cieszyć.

Ale czyż turystyka może i powinna być u nas przeprowadzana li tylko za pośrednictwem kolei? Czyż niema innych środków przewozowych, które — bez szkody dla interesów kolei — również wymagają poparcia i ujęcia w ramy akcji planowej?

Niewątpliwie tak. Mamy tu głównie na myśli pojazdy mechaniczne, a w pierwszym rzędzie **samochody osobowe i autobusy.** I tu

musimy stwierdzić z przykrością, że **dziedzina turystyki motorowej leży u nas w zupełnym zaniedbaniu.** Nikt się nią dotąd u nas nie zajmował i nie zajmuje, nikt jej dotychczas w Polsce nie wysunął jako problem państwowy i gospodarczy. A szkoda, wielka szkoda!

W ostatnich latach miałem możność odbycia wycieczek samochodowych po środkowej i południowej Europie i wszędzie zauważyłem, że ruch turystyczny przy pomocy pojazdów mechanicznych odgrywa tam dużą rolę i to z każdym rokiem coraz większą. Możnaby powiedzieć, że **gros ożywienia ruchu turystycznego w państwach zachodnio - europejskich przypada właśnie na samochody.** Gdyby tego ruchu motorowego tam nie było, to egzystencja najbardziej wziętych badów i miejscowości wypoczynkowych stałaby pod wielkim znakiem zapytania. Znacznie teżby tam ucierpiał przemysł hotelarski i restauratorski, gdyby nie było ciągłego odpływu i przypływu gości, podróżujących samochodami względnie autobusami. Nawet te miejscowości, które mają pierwszorzędną komunikację kolejową, silny rozwój w ostatnich latach zawdzięczają w głównej mierze też ruchowi samochodowemu. A jakaż niezliczona jest tam ilość letnisk i uzdrowisk, których rozwój, ba nawet cała egzystencja, oparta jest wyłącznie na ruchu motorowym, gdyż dojazd koleją jest zbyt uciążliwy.

Czem objaśnić, że turystyka motorowa w Polsce jest w zupełnym uśpieniu i że nie odgrywa ona jak dotąd żadnej roli w ogólnym ruchu turystycznym?

Składa się na to szereg przyczyn, z których dwie są bodaj najważniejsze:

1. **niski stan motoryzacji w Polsce,**
2. **brak zrozumienia dla konieczności popierania turystyki motorowej.**

Te dwa punkty są ściśle z sobą związane i jeden, zdaje się, jest konsekwencją drugiego.

Jakżeż można mówić o rozwoju turystyki motorowej w kraju, który posiada tylko 35 tys. pojazdów mechanicznych, a samochodów wszelkiego rodzaju, wliczając w to nawet samochdy państwowe, taksówki i autobusy miejskie, zaledwie 40 tys., w kraju, gdzie jeden pojazd mechaniczny — w najszerszym tego słowa znaczeniu — przypada na około 650 mieszkańców, jeden samochód — bez względu na rodzaj — na około 850 mieszkańców, a jeden samochód osobowy aż na 1400 mieszkańców. Tymczasem we Francji jeden samochód przypada na 19 mieszkańców, w Anglii na 21 mieszkańców, Belgii na 41, w Niemczech — na 45, w Italii — na 105 itd. W porównaniu więc z innymi krajami nasza motoryzacja znajduje się jeszcze, prawdę powiedziawszy — w powijakach.

Rzecz jasna, Polska, która posiada tak znikomą ilość samochodów, nie może mieć u siebie rozwiniętego ruchu turystycznego motorowego, ale **z faktu tego bynajmniej nie może i nie powinien wynikać ten wniosek, że skoro nie mamy dostatecznej ilości samochodów, to trzeba siedzieć z założonymi rękami i nic nie należy robić, aby ruch motorowy popierać i ożywić.**

Absolutnie też nie mogę podzielić poglądu, który pokutuje jeszcze w niektórych organach kolejowych, iż **rozwój turystyki motorowej wpłynie ujemnie na przewozy kolejowe.** Nic bardziej fałszywego nad taki pogląd. Turystyka motorowa jako czynnik, wpływający na ożywienie ruchu turystycznego i na rozwój motoryzacji w kraju, **pośrednio musi wywołać zwiększenie przewozów kolejowych.** Wyobraźmy sobie np., że jakaś miejscowość uzdrowiskowa, czy też letniskowa, ma większość gości przyjeżdżających samochodami. Czy na tym kolej zyskuje? Absolutnie tak. Bo rozwój danej miejscowości powoduje zwiększenie jej ludności, wzrost ruchu budowlanego, konieczność większego zaprowiantowania, a wszystko to musi się dokonać przy znacznym udziale kolei.

Przy tym popieranie turystyki motorowej może być **skutecznym instrumentem dla przyciągania turystów zagranicznych.** Niestety, u nas turystyka zagraniczna, posiłkująca się pojazdami mechanicznymi, jest wyraźnie na indeksie. Wymownym dowodem tego niechętnego, ba, wręcz wrogiego nastawienia naszych władz w stosunku do turystów zagranicznych, przybywających samochodami, są **opłaty, jakie muszą opłacać tacy turyści przy wjeździe do Polski.** Niezależnie bowiem od kosztów tryptyku, bez którego samochód zagraniczny nie może być wpuszczony w granice naszego państwa, każdy samochód musi opłacić 5 zł. w razie pobytu do 3-ch dni, a za każdy następny dzień pobytu 1 zł. Autobusy opłacają stawki znacznie wyższe. Od opłat nie są wolne również i motocykle. I tak motocykl bez przyczepki opłaca za 3-dniowy pobyt 1,50 zł., z przyczepką 2 zł., a za każdy następny dzień pobytu 40 gr. względnie 50 gr.

Może tutaj ktoś zrobić uwagę, że przecież to są stawki bardzo małe, które w ogólnych kosztach pobytu cudzoziemca nie odgrywają właściwie żadnej roli. Objekcja ta jest słuszna, ale nie uwzględnia ona psychicznego nastawienia automobilisty, który przy wjeździe do naszego państwa musi zgóry opłacać wprawdzie drobne ale dotkliwe sumy, pobierane niewiadomo dlaczego i na jaki cel.

W innych krajach automobilista zagra-

niczny nietylko nie opłaca przy wjeździe żadnych specjalnych świadczeń, lecz przeciwnie **uzyskuje szereg konkretnych ulg i ułatwień,** czy to w postaci ulgowych czeków benzynowych, czy też bonów hotelowych, które go zachęcają do jaknajdłuższego pobytu. I w tym tkwi właśnie cała różnica między Polską a krajami zachodnio-europejskimi w traktowaniu turystyki zagranicznej i w ustosunkowaniu się do turystyki motorowej.

Gruntowna i szybka rewizja opłat, pobieranych od turystów zagranicznych, to tylko jeden z narzucających się tutaj postulatów. Za tym powinny przyjść inne posunięcia, zmierzające do zachęcenia turystów zagranicznych, aby jak najczęściej i jak najliczniej przybywali do Polski i jak najdłużej zostawali w naszym pięknym i gościnnym kraju.

Sprawa ta nie jest ani skomplikowana ani trudna, **wymaga tylko dobrej woli i decyzji,** wystarczy też sięgnąć po gotowe wzory, stosowane od szeregu lat przez inne państwa, a zwłaszcza przez Włochy, których umiejętna polityka przyciągania turystów zagranicznych, jeżdżących samochodami, daje wspaniałe rezultaty.

Równolegle powinna iść akcja w kierunku poparcia i ożywienia wewnętrznego ruchu motorowego o charakterze turystycznym. Dziedzina ta leży jak dotychczas zupełnie odłogiem, a przecież **ożywienie turystyki motorowej ułatwia rozwój motoryzacji kraju.** Już ten jeden choćby wzgląd powinien być dostatecznym argumentem, iż chodzi tutaj o rzecz wartą zastanowienia i zachodu.

Dla zapoczątkowania akcji w kierunku poparcia turystyki motorowej, zarówno zagranicznej jak i wewnętrznej, **konieczna jest zmiana dotychczasowej atmosfery, zmiana nastawienia władz państwowych, niezbędne jest wydanie szeregu zarządzeń, przyznanie konkretnych ulg i ułatwień.**

Ale do realizacji tej akcji, szkicowo tylko przeze mnie tutaj ujętej, powinien być wciągnięty — o ile chcemy aby ona dała istotnie pozytywne rezultaty — **czynnik społeczny,** a przede wszystkim te instytucje, których celem działalności jest rozwój turystyki i motoryzacji.



Na Podkarpaciu. fot. Photo-Plat

Stanisław Reszczyński

Musimy nareszcie zrozumieć

Ostatnio codzienna prasa stołeczna zamieszcza artykuły na temat pewnych braków w dziedzinie motoryzacji, przy czym z całym naciskiem podkreśla się w tych enuncjacjach, że sprawą naprzykład znakowania dróg winien się zająć Polski Touring Klub.

Touring Klub powinien również załatwić sprawę wydania wzorowej mapy Warszawy dla użytku automobilistów, na której oznaczone byłyby stacje obsługi, hotele, parkingi, ulice o gładkiej powierzchni i ulice wyłożone „kociemi łbami" itd. itd.

W jednym z artykułów na temat motoryzacji (Dobry Wieczór Kurjer Czerwony z dnia 1 listopada rb.) czytamy między innymi:

„Tak więc motoryzacja to nie tylko propaganda kupowania samochodów, nawoływanie o dobre drogi i walka z anarchią drogową. W tym słowie winna się również mieścić prawdziwa opieka nad automobilistą i jego wozem, ułatwianie mu życia, robienie drobnych, a w sumie ważnych udogodnień. Tego, niestety, jeszcze u nas brak.

Nie tylko władze miejskie, ale również Automobilklub i Touring Klub mają tu dużo do zrobienia."

Te, zresztą słuszne uwagi, skłoniły nas do poruszenia niektórych kwestii, związanych z motoryzacją, celem poinformowania tych, którzy stawiają żądania, że w naszych obecnych warunkach są one wprost niemożliwe do zrealizowania.

Powiedzmy wreszcie sobie szczerze i otwarcie prawdę, że jeśli chodzi o t. zw. motoryzację, to wśród narodów świata jesteśmy niemowlętami.

Nie zamierzamy analizować przyczyny tak powolnego przyrostu u nas ilości pojazdów mechanicznych, bowiem zagadnienie to było wielokrotnie omawiane na łamach całej prasy polskiej, pragniemy natomiast scharakteryzować rolę społeczeństwa w tej bardzo ważnej dla Państwa akcji.

Nie trzeba dowodzić, że Rząd nie wiele zrobi, jeśli społeczeństwo mu nie pomoże. A jak pomaga społeczeństwo u nas? Otóż wydaje się nam, że zamiast pomocy otrzymujemy krytykę, nieraz bezwzględną, nieuzasadnioną i bezpodstawną.

W krajach Zachodnio - Europejskich społeczeństwo zorganizowane w Touring Klubach okazuje wybitną pomoc w dziedznie motoryzacji przez znakowanie dróg, organizację parkingów, stacji obsługi, stacji pomocy lecznieczej na drogach itp.

Ale organizacje te rozporząądzają dostatecznymi środkami finansowymi, które przede wszytkim czerpią ze składek członkowskich.

Touring Kluby zagraniczne — to potężne organizacje, dysponujące milionowymi kwotami. Angielski Klub posiada przeszło pół miliona członków, Niemiecki—

dwieście tysięcy, Francuski 250 tysięcy, zaś ilość członków zreszonych w naszych Klubach automobilowo-turystycznych nie przekracza 6 tysięcy.

Skoro jednak poruszyliśmy statystykę, to przypomnijmy jak wygląda motoryzacja na szerokim świecie.

O tóż w roku 1936 na całym świecie było samochodów 40.286.573 z tej liczby 70% krążyło po Stanach Zjednoczonych A. P., na Francję przypadło 2,167.018 (ludności 42 miliony), na Niemcy 1,370.362 (ludności 67 milionów), na Anglię 2,247.000 (ludności 46 milionów), na Polskę 28,570 (ludności 34 miliony).

Od roku 1936 do chwili obecnej sytuacja u nas się zmieniła i według ostatnich obliczeń posiadamy przeszło 30 tysięcy samochodów.

W porównaniu z innymi krajami wyglądamy więcej niż ubogo.

I mimowoli nasuwa się pytanie: „Czyim kosztem dla takiej garstki automobilistów mają być wprowadzone u nas urządzenia zachodnio-europejskie i z jakich funduszów ma im być zapewniona jak najdalej idąca pomoc i opieka, aczkolwiek żądania te są w stu procentach uzasadnione i słuszne?!!

Odpowiemy wówczas, że prace te mogą być wykonane przez Touring Klub pod tym jedynie warunkiem, o ile przynajmniej połowa właścicieli pojazdów mechanicznych w Polsce w prosty i nie nastręczający specjalnych trudności sposób przyczyni się do realizacji tego ważnego zagadnienia, mianowicie **przez zapisanie się na członków Polskiego Touring Klubu.**

Musimy mieć przecież pełną gwarancję, że rozpoczęta przez nas planowa praca zostanie ukończona. Gwarancją tą są fundusze, którymi organizacje społeczne ze względu na znikomą ilość członków dziś nie rozporządzają.

Przeprowadźmy obliczenie: przypuśćmy, że Touring Klub ma zrzeszonych 20 tysięcy automobilistów, którzy płacą niską składkę złotych 12 rocznie, a zatem do kasy Klubu wpłynęłoby rocznie 240 tysięcy złotych. Po odliczeniu kosztów administracyjnych i innych wydatków przyjmujemy, że 180 do 200 tysięcy moglibyśmy rocznie przeznaczyć na inwestycje, mające na celu wprowadzenie koniecznych udogodnień dla właścicieli pojazdów mechanicznych. Suma stosunkowo pokaźna zebrana przy minimalnym wysiłku stowarzyszonych.

Oto odpowiedź na artykuły Szanownych autorów-automobilistów, pouczających szerokie sfery naszego społeczeństwa co to jest motoryzacja i jak ona powinna wyglądać w rzeczywistości.

Musimy to wreszcie zrozumieć.

Ppłk. Józef Bizoń

Jaki powinien być wóz popularny turystyczny

Niejednokrotnie myślałem już na ten temat, a dopiero obecnie zdecydowałem się poruszyć parę myśli, które przedyskutowane, mogą znacznie przyczynić się do wprowadzenia u nas wozu popularnego a więc, używanego przez turystów, wojsko, ziemiaństwo i t. d.

Któż na ten temat może się wypowiedzieć lepiej od turysty, który szuka wśród powodzi różnych firm automobilowych, takiego wozu, który by mniejwięcej odpowiadał jego wymaganiom!

A przyznam, że takiego znawcę, który studiuje z zamiłowania czasopisma samochodowe, który ogląda z zamiłowaniem każdy niemal samochód, niełatwo zaspokoić.

To też chciałbym, ażeby właśnie tacy „fachowcy amatorzy" zabrali tutaj głos, a nie firmy zawodowe, które w zbycie przez nich reprezentowanej marki widzą swój interes, a reszta jest im obojętna.

Właśnie amatorzy powinni mówić i to ci, którzy w odpowiadającym im wozie widzą środek do spełnienia ich umiłowań!

Jako jeden z amatorów turystyki samochodowej, poruszam tą kwestię, którą prawdopodobnie wielu moich kolegów znanych i nieznanych przyjmie z zadowoleniem i wielu także przyzna mi rację, że my, a więc ci z Touring Klubu, powinni torować drogę do rozwiązania takich problemów, które muszą być przez Państwo załatwione, ze względów na motoryzację kraju, a które nie mając oparcia w ludziach zamiłowanych w tym kierunku są traktowane nazbyt jednostronnie.

Czy my turyści zrzeszeni w T. Klubie nie powinniśmy dołożyć wszelkich starań, aby nasze przemyślane i oparte na doświadczeniu zdanie, przyniosło pomoc armii w jej rozwiązaniu problemu motoryzacyjnego? Sądzę, że tak i, że okres martwy w automobiliźmie (zima) powinniśmy w tym celu wykorzystać.

Dotychczas tak się składało, że sportem samochodowym zajmowali się prawie wyłącznie ludzie bardzo zamożni!

I nic w tym dziwnego, bo któż z normalnych śmiertelników mógł sobie, a względnie może sobie pozwolić na nabycie samochodu i na jego utrzymanie; nie pomogą tłumaczenia, że samochód nie jest luksusem, nie pomogą zachęty i agitacje, kiedy do dnia dzi-

siejszego nie mamy u nas wozu, któryby niską ceną uprzystępnił szerokim rzeszom nabycie i utrzymanie go. Cóż nam z tego, że w Polsce montuje się dużo różnych wozów, cóż nam z tego, że ostatnio Wspólnota Interesów podpisała z Niemcami umowę na montaż szeregu wozów mniej lub więcej luksusowych w Polsce!

Cóż nam z tego, że do licznie reprezentowanych firm zagranicznych w kraju przybędzie jeszcze kilka!

Cóż nam wreszcie z tego, że będziemy mieli wystawy sklepowe zawalone wozami, które albo ze względu na cenę i utrzymanie, albo ze względu na swą budowę nie nadają się do celów, które tutaj poruszyłem lub im nie odpowiadają!

Niemcy, u których przemysł samochodowy jest bardzo rozwinięty, budują dzisiaj wielką fabrykę, która będzie produkować masowo tani wóz obliczony dla szerokich rzesz przeciętnych śmiertelników.

Dlaczego my przechodzimy nad tą kwestją tak łatwo do porządku dziennego i do szeregu wozów drogich, luksusowych, dostępnych tylko dla ludzi bogatych, dołączamy jeszcze szereg wozów luksusowych, zapominając zupełnie o potrzebach kraju w motoryzacji. Nie bogaty obywatel zmotoryzuje kraj, ale zmotoryzuje go średnia klasa, której trzeba dać wóz odpowiedni!

Nie montować wozów niemieckich luksusowych, ale zakupić, jeżeli nas na własną produkcję nie stać, licencję niemieckiego wozu ludowego i ten masowo montować w kraju.

Nim Niemcy przystąpiły do produkcji wozu ludowego, długo się nad tym namyślały, dużo przeprowadziły prób, dużo mówiło się i pisało na ten temat, aż wreszcie wysiłki zostały uwieńczone dodatnim wynikiem.

Dlaczego byśmy u nas nie mogli tej sprawy potraktować solidnie i stworzyć wóz, który by odpowiadał nam t. j. średnio zamożnej klasie.

Wóz taki przez szerokie zastosowanie byłby produkowany masowo, a więc i koszta produkcji znacznie można by obniżyć.

Wymagania jakie postawić trzeba dla takiego wozu, są moim zdaniem następujące:

1) Przede wszystkim przewiduję obsługę wozu przez właściciela, a więc wszystkie czynności winny być ułatwione przez

b) wbudowanie windy do podnoszenia wozu i t. d.

2) Taniość w użyciu. A więc motor wolnoobrotowy, nie przekraczający zużycia benzyny na 100 klm. 6—7 litrów. Motor 4-ro taktowy, ze względu na małe zużycie oliwy, lepiej z tyłu samochodu, jak Volkswagen niemiecki.

3) Skrzynka biegów o 4-ch biegach tak obliczona, ażeby w terenie ciężkim piaszczystym mógł wóz z pełnym obciążeniem jechać 3-im lub w najgorszym razie 2-gim biegiem.

a) Szybkość maksymalna 90 klm.

b) Branie wzniesień z pełnym obciążeniem I-szym biegiem, 35%, II około 25%, III około 12%, IV około 5%.

4) Karoseria tak obliczona, ażeby 4 osoby, np. wojskowi w polowym ekwipunku, mogły zająć wygodnie miejsce. Jestem tego zdania, że wóz turystyczny u nas, jak i wojskowy powinien mieć stałą karoserię.

Motywuję to tym, że wóz popularny ma być używany przez wszystkich, a więc celowo zbudowany tak, ażeby mniejwięcej odpowiadał możliwie wszystkim wymaganiom, wszystkim warunkom. Limuzyna powinna być tak skonstruowana, ażeby ją łatwo można zamienić na pomieszczenie uszczelnione a przewidziane pochłaniacze zapewniły bezpieczeństwo przeciwgazowe.

5) Podwozie powinno być ze względu na nierówności terenu, o ile możności, gładkie, a najniższy punkt jego powinien być nie niżej jak 24 cm.

6) Koła przednie na osi łamanej, albo bez osi.

Koła tylne na jednym poprzecznym resorze.

Czy nie bylibyśmy na drodze do wozu popularnego, który by chętnie był widziany przez wojsko jako wóz służbowy, w formacjach zmotoryzowanych, którym z pewnością nie pogardzi ani myśliwy, ani obywatel, a, o którego nabycie będą się starać szerokie masy turystów. Przez takie wypowiedzenie się w sprawie wozu, a więc przez uzgodnienie poglądów na wóz popularny turystyczny dojdziemy do masowego zapotrzebowania, a tymsamym do obniżenia kosztów jego produkcji, jak i kosztów utrzymania. Otwierając więc dyskusję na temat wozu popularnego, turystycznego w Polsce, zwracam się tutaj do wszystkich tych których motoryzacja kraju interesuje i proszę o wzięcie udziału w ankiecie.

Wszyscy Ci, którzy mogą sobie pozwolić na wozy luksusowe niech pamiętają o tym, że są tacy obok nich, którzy wołają o wóz wojskowy, o wóz turystyczny, o wóz popularny i niech idą im z pomocą fachową!

Wszystkich, których ta sprawa interesuje odsyłam do literatury fachowej, ażeby sobie przestudiowali konstrukcję wozu ludowego niemieckiego.

Wreszcie czas najwyższy, ażeby pomyśleć nad ujednostajnieniem typu wozu wojskowego dla formacji.

Wychodząc z tego założenia, że sprawy ważne dotyczące ogółu powinny być dostatecznie przedyskutowane przede wszystkim przez miłośników danej dziedziny, poruszyłem powyższy temat.

Jerzy Rozwadowski

JAWORZYNA

Niezapomniane wypadki rozgrywek politycznych, których byliśmy nie tak dawno świadkami, kapitulacja Czechosłowacji wobec żądań sąsiednich państw i w związku z tym rewizja ustalonych po Wielkiej Wojnie granic, naprawiły częściowo dotkliwą krzywdę, jaką wyrządzono Rzeczypospolitej przez zagarnięcie słusznie przynależących jej obszarów.

Pomiędzy tymi odwiecznie polskimi ziemiami powróciła częściowo do Macierzy Jaworzyna. Przepiękny ten obszar stanowi w gruncie rzeczy wschodnią część północnych masywów górskich Wysokich Tatr. Mówimy: „w gruncie rzeczy", ponieważ nazwa Jaworzyny jest tylko używana w potocznej mowie.

Do ostatniej chwili t. zn. do momentu zajęcia odzyskanych obszarów przez wojska polskie, Jaworzyna wraz z jej terytoriami pozostałymi przy Czechosłowacji stanowiła gminę słowacką p. n. Jaworzyna Spiska.



Znaczenie przyłączenia tej części Jaworzyny do Polski jest bardzo wielkie. Aby to zrozumieć, trzeba cofnąć się nieco i rozpatrzeć w jakim położeniu znajdowała się nasza turystyka górska przed tym.

Ponieważ część polska i czechosłowacka Wysokich Tatr stanowią jedną całość, sztuczne rozgraniczenie bardzo ujemnie wpływało na racjonalny rozwój turystyki masowej, uprawianie sportów górskich, jak narciarstwo i taternictwo, uniemożliwiało zapewnienie należytej ochrony przyrody górskiej, paraliżowało w dotkliwy sposób wszelkie poczynania na polu gospodarki łowieckiej, leśnej, pasterskiej i rybnej.

Poczynania nasze, mające na celu wyodrębnienie całych Tatr w jeden wielki Park Narodowy, są niezmiernie ważnym momentem pod tym względem. Nie jest to jednak wszystko. Ponieważ w posiadaniu Czechosłowacji znajdują się jeszcze bardzo znaczne obszary górskie, projekty nasze w tej dziedzinie muszą być niejednokrotnie uzgadniane z sąsiadem. Od wzajemnej współpracy, życzliwego ustosunkowania się i należytego zrozumienia interesów zależy właśnie w wielkiej mierze pomyślny rozwój tak poszczególnych gałęzi gospodarki tatrzańskiej, jak również i turystyki, stojącej, rzecz prosta, na jednym z pierwszych miejsc w całokształcie tych zagadnień.

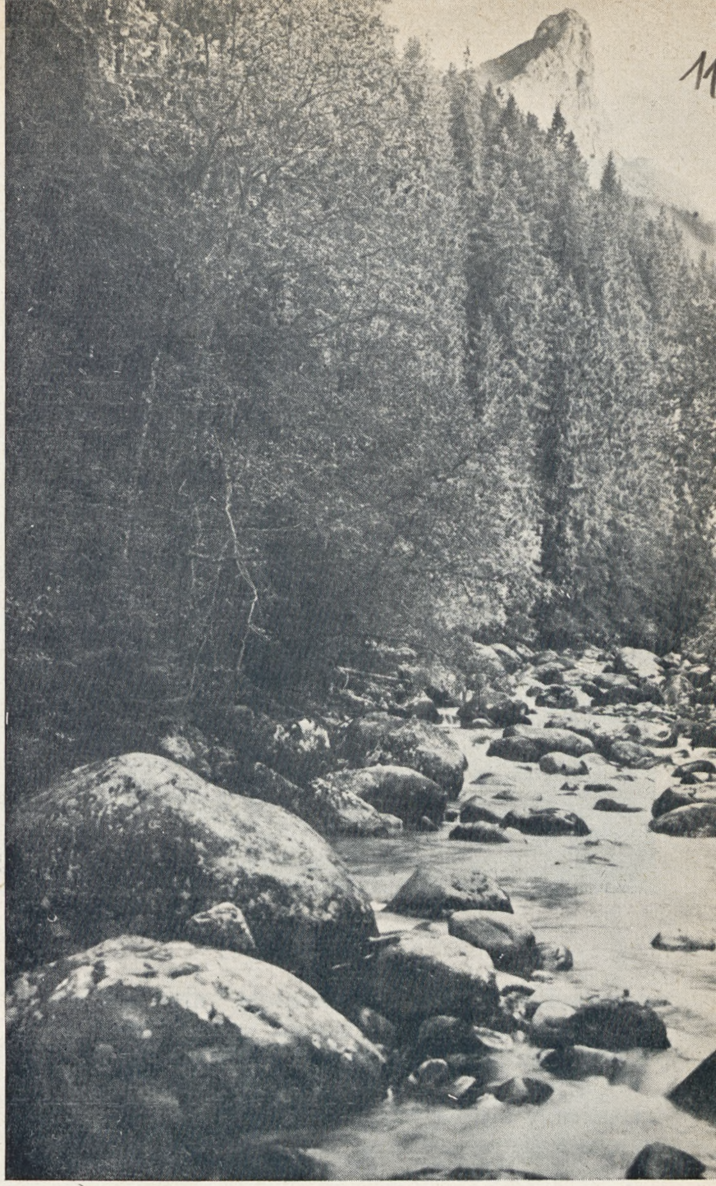
Rozpatrując korzyści, jakie odnieśliśmy przez częściowe odzyskanie terenów Jaworzyny, musimy przede wszystkim rozpatrzeć, co otrzymaliśmy.

Od strony zachodniej, gdzie przed tym przebiegała granica nasza z Czchosłowacją, Polska odzyskała dolinę Białej Wody. Przed tym obszary te należały do Polski, jedynie tylko w dolnej swej części. Prawy brzeg Białki, płynącej dnem doliny, znajdował się całkowicie we władaniu Czechosłowacji. Przez te właśnie obszary przebiegał na dość znacznym odcinku znany powszechnie przez liczne rzesze turystów gościniec, wiodący do Morskiego Oka.

Wyżłobione w dolinie tej koryto Białej Wody, dochodzi w górnej swej części aż pod sam główny grzbiet Tatr. Niezwykle malownicze to przejście obfituje w wiele przepięknych dolin bocznych, zarośniętych lasami smreków, pomiędzy którymi przepływają kręte, szumiące strumienie.

Potężny masyw tatrzański obfituje tutaj w najpiękniejsze, stwierdzić można śmiało, szczyty całego północnego łańcucha górskie-

Rostoka: Serpentyny szosy do Morskiego Oka.



go. Na odzyskanych terytoriach znajdują się następujące szczyty: Świstowy, Mała Wysoka, Zadni Gerlach, Batyżowiecki, Wysoka, Ganek i wiele innych. Prócz tego otrzymaliśmy następujące przełęcze: Rohatka, Waga, Żelazne Wrota i Polski Grzebień.

Niezależnie od tego przypadło Polsce w całości kilka dolin pobocznych: Żabie, Stawy Białczańskie, Kacza, Czeska, Świstowa, Litworowa, Rówienek, Spis, Michałowa. Na obszarze tych właśnie dolin znajduje się cały szereg tafli stawów i jeziorek górskich jak: Czeski, Zmarzły, Kaczy i inn.

Odzyskanie Doliny Białej Wody, stanowi niezmiernie ważny atut dla dalszego rozwoju polskiej turystyki tatrzańskiej. Bezsprzecznie stwierdzić można, iż jest ona najpiękniejszą doliną Wysokich Tatr. Niezmiernie malownicze widoki, rozległość obszaru i czar majestatu otaczających ją granitowych szczytów, gęste lasy jodeł i smerków stawiają ją na pierwszym miejscu pomiędzy dolinami tatrzańskiemi.

Pod względem turystycznym dolina Białej Wody posiada ważny punkt wyjściowy. Jest nim Polana pod Wysoką, położona u zbiegu trzech dolin: Litworowej, Czeskiej i Kaczej. Z niej właśnie wybiegają najdogodniejsze wyjścia na przełęcze, otaczające górne piętra doliny, a przez nie na wszystkie szczyty o których mówiliśmy poprzednio.

Północna część łańcucha tatrzańskiego łączy się z południową także przez dolinę Białej Wody. Tędy przebiega właśnie ważny szlak turystyczny, przechodzący po przez sam główny grzbiet Tatr wyżłobieniem przełęczy Polski Grzebień. Historycznie ta przełęcz stanowiła zawsze naturalną granicę obszarów tatrzańskich Rzeczypospolitej, jak sama zresztą nazwa na to wskazuje.

Pod względem narciarskim najważniejsze tereny do uprawiania tego najpiękniejszego ze sportów, znajdują się na wschód od doliny Białej Wody. Jest to rozległe gniazdo Szerokiej Jaworzyńskiej, oddzielone od niej również przyłączoną do Polski doliną Jaworową. Niezależnie od zalet narciarskich, Szeroka Jaworzyńska znana jest jako przecudowny punkt widokowy i olbrzymi rezerwat zwierzostanu, otoczonego już przez władze polskie jaknajbaczniejszą opieką.

Do chwili odzyskania zagrabionych nam przez Czechów terenów tatrzańskich, najwyższym szczytem pomiędzy masywami górskimi były Rysy nad Morskim Okiem, posiadające 2.499 metrów. W chwili obecnej najwynioślejszym szczytem jest Lodowy Wierch (2.630 m.), schodzący wspaniałymi stokami Jaworowych Szczytów i Jaworowych Turni w ograniczoną od zachodu Szeroką Jaworzynską dolinę Jaworową.

Dalszym etapem na tej trasie turystyczno-komunikacyjnej jest przełęcz Lodowa o wysokości 2.380 m, poprzez którą wiedzie również daleki szlak, wiodący na południowe zbocza Tatr.

Obszar doliny Jaworowej w całej swej rozciągłości łącznie z pobocznymi dolinami: Jaworową Czarną i Suchą, jest bezsprzecznie terenami, na którychześrodkuje się już w najbliższej przyszłości nasze taternictwo. Tu właśnie znajdują się idealne wprost wspinaczki: Śnieżne Turnie, Ostry Szczyt, Jaworowe Szczyty i inn. Przed przyłączeniem tych terenów do Polskiześrodkowywało się tu całe prawie taternictwo czechosłowackie oraz przybywało do Jaworowej wielu taterników i alpinistów zagranicznych. Spodziewać się należy, iż obecnie Jaworowa będzie nadal tym magnesem, przyciągających ze zwiększoną siłą przybyszów z całego świata.

Od doliny Jaworowej odbiega w dolnej jej części również przyłączona do Polski,



Widok z Rysów ku wschodowi. Morze mgieł nad Doliną Białej Wody.

Jaworzyna, położona u wylotu złączonych dolin Koperszadów Polskich i Jaworowej. Osada ta składa się z kilkudziesięciu domków, chatek góralskich. Mieszkańcy ich — to przeważnie robotnicy i pracownicy rozrzuconych w pobliżu tartaków, należących dotychczas do dóbr i majątków jaworzyńskich. Prócz nich niewielki odsetek stanowią strażnicy i gajowi leśni.

dolina Koperszadów Polskich, obwiedziona we wschodniej swej części łańcuchem Tatr Bielskich.

Pasmo to, różni się pod względem swej struktury od Tatr Wysokich, które są całkowicie z granitu. Tatry Bielskie, zbudowane są z wapienia.

Dolina Koperszadów Polskich nie może być brana pod uwagę, jako teren wspinaczek dla taterników. Mimo braku tych zalet, jest ona za to znakomicie przystosowana przez naturę dla narciarzy. Liczne zjazdy, podchody, malownicze przełęcze, łatwo jak i trudniej dostępne, wróżą przybywanie tu licznych wycieczek, żądnych „białego szaleństwa" sportowców.

Tatry Bielskie oddzielone są od Wysokich przez przełęcz pod Kopą. Przez nią właśnie przechodzi najdogodniejsze przejście na południową stronę Tatr.

Naokoło wystrzelają w niebo najpiękniejsze wierchy łańcucha tatrzańskiego. Znajduje się więc tutaj Murań, będący szczytem Tatr Bielskich. Wyniosły ten szczyt oglądać można nawet z Zakopanego oraz z drogi, wiodącej do Morskiego Oka.

Murań, jak również i Jagnięcy Szczyt, są doskonałymi punktami widokowymi, z których roztacza się wspaniała panorama łańcucha tatrzańskiego.

Jak przedstawia się zaludnienie odzyskanych przez Polskę obszarów tatrzańskich. Przyznać trzeba, że nie jest ono zbyt gęste. Największą stosunkowo osadą jest wioska

Ponieważ prawie wszystkie te domki nie były własnością ich mieszkańców, lecz należały do wspomnianych wyżej dóbr, przeszły one, po przyłączeniu tych obszarów do Polski, na własność Skarbu Państwa.

Wobec postanowienia przemianowania tych terenów na wielki Park Narodowy, wszelka produkcja i eksploatacja tartaczna zostanie zaniechana. Z tych właśnie przyczyn osada Jaworzyna w najbliższym już prawdopodobnie czasie zostanie opuszczona i wyludniona przez byłych pracowników tartaków.

W niewielkiej odległości bardziej na północ od wsi Jaworzyna położona jest osada Podspady. Znajduje się ona na spiskiem przedpolu, będąc właśnie już poza zasięgiem łańcucha tatrzańskiego.

Podspady są idealnym terenem na założenie miejscowości klimatycznej. Składa się na to fakt całkowitego osłonięcia ich przez niezbyt wysokie pagorki, które wraz z masywami górskimi nie dopuszczają prawie wcale wiatrów, znakomita operacja słoneczna i dogodne położenie pod względem komunikacyjnym. Znajdując się w niewielkiej odległości od granicy, Podspady leżą na przecięciu się dwóch dróg: Nowy Targ — Jaworzyna — granica Polski z Czechosłowacją.

Przyszli kuracjusze Podspadów znajdą tutaj również najwspanialsze widoki, ponieważ rozciąga się przed stokami pagórków tej miejscowości piękna panorama szczytów Wschodnich Tatr.



Zamknięcie doliny Białej wody. Widok z polany pod Wysoką.

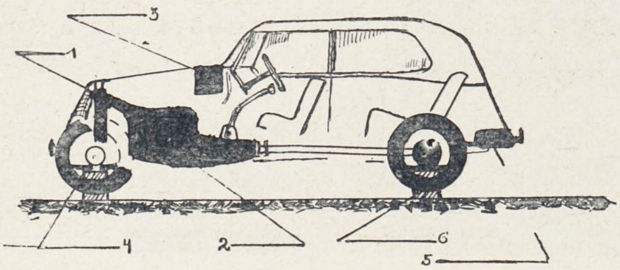
Inż. dypl. Kazimierz Podhorski-Okołów

Samochód w jesieni i zimie

Następująca szybkiemi krokami jesień, zapowiedź zbliżającej się zimy, wymaga przeprowadzenia przy samochodzie pewnych, że się tak wyrażę „profilaktycznych" zabiegów, mających na celu ochronę wozu od szkodliwych wpływów wilgoci i umożliwienia jazdy w tych porach roku.

Ponieważ przesycająca powietrze wilgoć, osiadające mgły i wreszcie deszcze, narażają odkryte metalowe części podwozia na rdzewienie, należy wszystkie te miejsca pokryć specjalnym lakierem. Pozatym w celu usunięcia gromadzącego się błota należy wóz myć częściej, lecz nie na powietrzu, a w miejscu zamkniętym np. na stacjach obsługi.

Rys. Nr. 1.



SAMOCHÓD UNIERUCHOMIONY NA ZIMĘ
1 — spuścić wodę;
2 — zmienić olej;
3 — wyjąć akumulator;
4 — dopompować opony;
5 — opróżnić zbiornik;
6 — postawić na klocki.

Z uwagi na to, że drogi bywają w jesieni przeważnie mokre i pokryte śliskim a nieraz lepkim i grząskim błotem, jazda na oponach ze zużytymi protektorami nie należy do bezpiecznych.

Należy zdać sobie sprawę z tego, że protektor opony musi chwytać a nie ślizgać się po jezdni. Zużyty protektor nie jest w stanie temu zadaniu podołać. Pomiędzy drogą, a gładką powierzchnią zużytego protektora opony tworzy się wtedy cienka warstwa błota, która jest przyczyną zarzucania i tylu nieszczęśliwych wypadków i katastrof.

Dlatego też było by najlepiej nałożyć na jesień opony o specjalnym profilu protektora, w każdym zaś razie koła poprzestawiać w ten sposób, by opony jednakowo zużyte pracowały parami, a nie z jednej strony wozu. W szczególności unikać trzeba na kołach napędzających dwu opon zużytych nierówno.

Jeździć trzeba ostrożnie, przy wymijaniach zmniejszyć gaz, hamować zaś delikatnie z wyczuciem, a nie gwałtownie. Hamulce przed jesienią dobrze wyregulować.

Zdarza się bardzo często, iż wóz w szczególności przeznaczony do użytku prywatnego zostaje unieruchomiony na zimę.

Należy go zagarażować, a właściwie zamagazynować w miejscu suchym. O ile wóz stoi w majątku ziemskim nie umieszczać go w bliskości stajni lub obory, wyziewy których są szkodliwe. Przed unieruchomieniem wozu trzeba go dokładnie wymyć i wysuszyć, a wszystkie części metalowe lekko natrzeć wazeliną. System wodnego chłodzenia należy w zupełności dokładnie opróżnić. W tym celu spuścić wodę (nie w garażu!), a gdy przestanie wyciekać przepuścić jeszcze silnik na chwilę na wolnych obrotach.

Nie należy pozostawiać w karterze silnika, skrzynce przekładniowej ani dyferencjale, zużytego oleju. Ma to znaczenie szczególnie w odniesieniu do silnika, zużyty bowiem olej zawiera zanieczyszczenia pochodzące z niezupełnego spalania materiałów pędnych, niepozbawione kwasów. Dlatego też przed unieruchomieniem samochodu na zimę należy olej z karteru spuścić, karter przemyć i napełnić świeżym olejem. Dobrze jest również poodkręcać świece, wpuścić do cylindrów trochę oleju, rozprowadzić go przez pokręcenie silnika korbą i świece zakręcić na miejscach.

Opony samochodu unieruchomionego nie powinny dotykać ziemi i powinny być mocniej napompowane niż do jazdy. Samochód można najlepiej ustawić na klockach i dopompować pneumatyki.

Zbiornik benzyny trzeba opróżnić, karburator i filtr oczyścić i osuszyć.

Naturalnie w razie konieczności wypadkowego uruchomienia wozu w zimie nie należy zapominać o tym, że silnik jest bez wody i opony za twarde.

Baterię (akumulator) najlepiej jest wyjąć z wozu, zamagazynować w ciepłym pomieszczeniu i doładowywać co 3—5 tygodni. Dla orientacji na schematycznym rysunku Nr. 1 wskazano konieczne czynności przed unieruchomieniem wozu na zimę.

O ile jednak samochód ma być w zimie używany stale, to, by zapewnić sobie możliwie łatwe jego uruchamianie i niezawodne funkcjonowanie, należy prócz zasadniczych zabiegów do których należą: spuszczenie wody i napełnienie chłodnicy mięszaniną niezamarzającą; zmiana oleju na lżejszy w silniku, skrzynce przekładniowej i dyfe-

rencjale; zaopatrzenie się w pokrowiec na maskę i zasłony na chłodnicę, przedsięwziąść jeszcze pewne prace przygotowawcze ułatwiające rozruch silnika. Na trudność uruchomienia silnika wpływają w pierwszym rzędzie niedomagania ustroju elektrycznego. Przy temperaturze około 0° siła prądu akumulatora spada bardzo silnie — bo prawie o 50%. Pozatym w jesieni i w zimie używać musimy naogół znacznie więcej światła, dnie są bowiem znacznie krótsze.

Po pierwsze więc oszczędzajmy o ile możności światła (postoje!).

Ponieważ wszystkie wskazane wyżej przyczyny wyczerpują lub osłabiają akumulator, trzeba zwiększyć siłę ładowania. W zależności od konstrukcji prądnicy istnieją sposoby jej regulacji. W razie potrzeby wykona je każda stacja obsługi.

Karburator powinien być również przed zimą odpowiednio wyregulowany zasadniczo na mięszankę bogatszą niż w lecie.

Bardzo ważną jest również sprawa utrzymania silnika nocą w należytej temperaturze. W garażach nieogrzewanych bardzo dobre rezultaty uzyskać można stosując piecyki katalityczne.

Opala się je lekką benzyną, proces jest najzupełniej bezpieczny i nie wydaje żadnego zapachu. Piecyki takie dają ciepło tanie i łagodne w ciągu 18 — 24 godzin (w zależności od temperatury otoczenia) od chwili napełnienia i zapalenia. Na rys. Nr. 2 pokazano piecyk katalityczny i jego zewnętrzny płaszcz. Piecyki tego typu nabyć już można w kraju i to zupełnie niedrogo. Wprowadza je na rynek jedna z najpoważniejszych firm ciężkiego przemysłu, jako najprostsze ogrzewanie garaży z blachy falistej własnej produkcji.

Piecyk rozpala się bardzo prosto. Po napełnieniu zbiornika benzyną i dokładnym zaśrubowaniu korka (k) rynienkę „R" — napełnia się spirytusem. Podpaliwszy spirytus — czekamy aż sam wygaśnie. Piecyk wtedy rozpoczyna działać. Jak tylko zacznie on wydzielać ciepło należy nałożyć płaszcz i piecyk wstawić lub umieścić (pionowo!) pod maską silnika samochodu pozostawionego w nieogrzewanym garażu.

Maskę przykryć pokrowcem. Przed uruchomieniem wozu należy piecyk wyjąć z pod maski. Podczas jazdy z powodzeniem można go użyć do ogrzewania wnętrza wozu.

Po tych kilku uwagach pozostało by jeszcze omówić walkę z trzema zimowymi wrogami automobilisty: mgłą, śniegiem i gołoledzią. Parę odnośnych spostrzeżeń i rad podam w następnym artykule.



Płaszcz. Piecyk.

Rys. 2.

PIECYK KATALITYCZNY

K — Korek,

R — Rynienka.

F. I. S. Międzynarodowe Zawody Narciarskie

Program Narciarskich Mistrzostw Świata 1939 r obejmuje wszystkie konkurencje narciarskie zarówno klasyczne, jak i zjazdowe. Ponadto z okazji Narciarskich Mistrzostw Świata — odbędzie się patrolowy bieg wojskowy w konkurencji międzynarodowej. Położenie Zakopanego u stóp gór wysokich, różnorodna rzeźba terenu, bogate uśnieżenie i sprzyjające warunki atmosferyczne — pozwalają na pełne rozwinięcie narciarskiego programu.



Hotel turystyczny T. T. N. na Kalatówkach.

Sportowo-techniczne przysposobienie Zakopanego i całej jego okolicy, a w szczególności: stadion narciarski i wielka skocznia (75 m), kolejka linowa i górska, wyciągi narciarskie, specjalne trasy zjazdowe i stoki slalomowe, liczne hotele górskie, schroniska i t. p. — ułatwią sprawny przebieg zawodów. Samo zaś Zakopane — dysponuje wszystkimi potrzebnymi dla wielkich zawodów warunkami.

W roku 1939 mija dwadzieścia lat od założenia Polskiego Związku Narciarskiego. Zawody o Narciarskie Mistrzostwa Świata w Zakopanem w lutym 1939 roku, połączone będą z XX-ymi Zawodami o Mistrzostwo Polski.

PROGRAM MIĘDZYNARODOWYCH ZAWODÓW NARCIARSKICH W ZAKOPANEM.

S o b o t a, 11 lutego — Uroczystość otwarcia zawodów — godz. 12.

N i e d z i e l a, 12 lutego — Bieg zjazdowy panów — godz. 12.

P o n i e d z i a ł e k, 13 lutego — Bieg rozstawny, 4×10 km. — godz. 9.

W t o r e k, 14 lutego — Slalom panów — godz. 10,
Slalom pań — godz. 11.30,
Rozdanie nagród za zjazdową część programu mistrzostw — godz. 18.

Ś r o d a, 15 lutego — Bieg 18 km., otwarty i dla biegu złożonego — godz. 10.

C z w a r t e k, 16 lutego — Konkurs skoków dla biegu złożonego — godz. 12.

P i ą t e k, 17 lutego — Z okazji narciarskich mistrzostw świata, odbędzie się w tym dniu wojskowy bieg patrolowy w konkurencji międzynarodowej — godz. 8.

S o b o t a, 18 lutego — Bieg 50 km. — godz. 9.

N i e d z i e l a, 19 lutego — Konkurs skoków — godz. 12.
Rozdanie nagród i uroczystość zamknięcia zawodów — godz. 18.

W czasie trwania Zawodów ogłaszany będzie codziennie wyczerpujący komunikat meteorologiczny zawierający szczegółowy opis warunków pogodowych i śnieżnych oraz prognozę na dzień następny, przy szczególnym uwzględnieniu tras biegów.

Na kolei linowej Kuźnice — Kasprowy Wierch (1.989 m. n. p. m. — teren biegu zjazdowego), korzystać będą mogli uczestnicy Zawodów ze zniżek cen przejazdów za okazaniem legitymacji „uczestnictwa". Zawodnicy startujący w biegu zjazdowym korzystać będą mogli w okresie treningów z przejazdów bezpłatnych za okazaniem osobno im w Zakopanem wydanych upoważnień imiennych.

Na kolei linowo-terenowej Zakopane — Gubałówka — korzystać będą mogli uczestnicy zawodów ze zniżek cen przejazdów za okazaniem „legitymacji uczestnictwa".

W czasie wszystkich konkurencji funkcjonować będą pogotowia ratunkowe z pomocą lekarską. W czasie konkurencji, zwłaszcza przy biegach dystansowych, czynne będą stacje odżywcze.



Dojazd do dworca na Gubałówce


Pragnąc już teraz zabezpieczyć się przed następstwami nagłej zmiany temperatury należy wcześniej zmienić gatunek letni na
GALKAR Z-LUX
POLSKI OLEJ SAMOCHODOWY
NA NAJWYŻSZE WYMOGI
»KARPATY«
GALKAR
KARPATY
GALKAR
OLEJ SAMOCHODOWY
Z LUX
KARPATY
KIERUJCIE SIĘ TABELĄ POLECAJĄCĄ „GALKAR"

II-gi Turystyczny Raid Zimowy Polskiego Touring Klubu

Największa polska impreza zimowa organizowana przez Polski Touring Klub, odbędzie się w dniach 24 — 25 — 26 lutego 1939 roku. Ma ona za sobą dobrą tradycję zeszłoroczną.

Sukces też zeszłoroczny I-go Turystycznego Raidu Zimowego P. T. K. daje pewność, że interesująca ta impreza będzie mocno obsadzona i doskonale zorganizowana.

Regulamin II Raidu Zimowego P. T. K. stanowi w porównaniu do regulaminu zeszłorocznego nowość w zakresie rozwiązania klasyfikacji i punktacji.

Opierając się na zasadniczym założeniu raidu, że eliminacja zawodników powinna rozstrzygnąć się przede wszystkim na trasie, ustalono trudną trasę i trudne warunki. Trasa biegnie z Warszawy przez Lublin, Lwów, Stanisławów, Kołomyję do Kosowa. Stamtąd przez Nadwórną, Stryj, Krosno, Grybów do Krynicy. Z Krynicy przez Krościenko i Czorsztyn do Zakopanego.

Dla poszczególnych etapów trasy ustalono szybkości przeciętne możliwie wysokie i odpowiadające trudnościom danego etapu. Nadto każdy etap podzielony został na krótkie odcinki, na których znajdować się będą Kontrole Czasu. Zawodnicy obowiązani są przybyć na te kontrole w czasach z góry wyznaczonych, wszelkie zaś spóźnienia karane są punktami karnymi. W ten sposób zapobiega się nadmiernemu nadrabianiu czasu na łatwych odcinkach etapu i wyzyskiwaniu go na odcinkach trudniejszych. Zawodnicy zostają zmuszeni do regularnej jazdy i do rzeczywistego osiągnięcia żądanych przeciętnych bez względu na trudności trasy. Regulamin zezwala na obcą pomoc, wychodząc ze słusznego założenia, iż samochód przy którym można na krótkim odcinku (ok. 200 km.) wykonać poważniejsze naprawy i mimo to nie spóźnić się na Kontrolę Czasu, jest na tyle konstrukcyjnie dobry i łatwy w obsłudze, że nie zasługuje na punkty karne, mimo zachodzących uszkodzeń.

Czas dla prób szybkości górskiej i płaskiej nie jest ustalany z góry, lecz zostaje ustalony w każdej kategorii przez najszybszy samochód. Pozostali zawodnicy danej kategorii mają 20% tolerancji od tego najlepszego czasu, aby wykonać próbę bez karnych punktów. Ma to na celu wyrównanie szans pomiędzy wozami szybszymi i wolniejszymi, skutkiem czego próby nie mogą stać się zasadniczą eliminacją raidu. O wygraniu raidu zadecyduje przede wszystkim bezbłędne przebycie całej trasy.

Przy tym układzie regulaminu P. T. K., może się wyłonić kilku zawodników o bezbłędnej punktacji, to też i klasyfikacja odbiega zasadniczo od dotychczasowego szablonu. Mianowicie wszyscy kierowcy kończący raid bez punktów karnych otrzymują złote medale, wszyscy kończący raid z 20 pkt. karn., srebrne medale i wszyscy kończący raid z 50 pkt. karn. — brązowe medale.

W ten sposób regulamin pozwala na odpowiednią ocenę równorzędnych wyników kilku wozów i kilku kierowców i uwalnia klasyfikację od przypadków, które jak wykazuje praktyka istnieją zawsze przy rozstrzyganiu raidu na podstawie prób szybkości czy zwrotności.



Ponowa fot. Photo-Plat

Przewodnictwo Komitetu Honorowego

Raidu objął p. Wiceminister inż. Aleksander Bobkowski.

Komandorem Raidu będzie p. dyr. Aleksander Wygard, który funkcję tę sprawował i w I Raidzie w lutym b. r.

Raid ma na celu przysposobienie kierowców i maszyn do jazdy turystycznej w zimowych warunkach drogowych w Polsce.

Zawody złożone są z trzech prób: 1) próby szybkości na dystansie 1 km., 2) przejechanie trasy Raidu w oznaczonym czasie, 3) próby szybkości górskiej.

Trasa Raidu składa się z 3-ch etapów. Etap I obejmuje drogę z Warszawy do Kosowa, przez Lwów i Stansławów, długości ok. 611 km., Etap II z Kosowa do Krynicy ok. 550 km. i Etap III — z Krynicy do Zakopanego, ok. 162 km.

Do zawodów zgłosić się mogą automobiliści zrzeszeni w P. T. K., A. P. i Klubach afiliowanych, członkowie W. K. S., oraz obywatele państw obcych zrzeszeni w A. I. A. C. R. i A. I. T. Jak z tego widać Raid nosi charakter imprezy międzynarodowej.

Wozy biorące udział w Raidzie są podzielone na 4 klasy:

do kl. I. —wozy o poj. do 1000 ccm.
do kl. II. —wozy o poj. do 1500 ccm.
do kl. III.—wozy o poj. do 2000 ccm.
do kl. IV.—w. o poj. ponad 2000 ccm.

Zgłoszenia zawodników mogą być indywidualne i zespołowe, przy czym regulamin rozróżnia zespoły fabryczne, w których samochody muszą być tej samej marki i tego samego typu i zespoły klubowe, w które wchodzić mogą 3 samochody różnych marek i typów obsadzone przez członków jednego klubu.



Chata w śniegu. fot. Photo-Plat

Bardzo ciekawą inowacją w regulaminie jest sposób obliczania punktacji przy próbie szybkości płaskiej i górskiej. W obu próbach czas próby nie jest ustalony z góry, lecz ma być ustalony w czasie próby dla każdej klasy wozów przez najszybszy samochód. Pozostali zawodnicy mają 20% toleracji dla odbycia tej próby, aby nie otrzymali punktów karnych. Przekroczenie zaś ustalonego w czasie próby czasu pociąga za sobą karne punkty w ilości 0,1 punkta za każdą sekundę w próbie szybkości płaskiej i 0,2 punkta karnego w próbie szybkości górskiej.

Na trasie Raidu będą ustanowione punkty kontrolne w znacznej ilości miejsc, co z natury rzeczy zmusi zawodników do regularniejszej jazdy. Obowiązujące szybkości przeciętne są następujące:

Etap	Klasa I.	Klasa II.	Klasa III.	Klasa IV.
I	55 km/g.	60 km/g.	63 km/g.	65 km/g.
II	45 „	50 „	53 „	54 „
III	45 „	50 „	53 „	54 „

Za każdą pełną minutę spóźnienia na którąkolwiek z met lub punktów kontrolnych, zawodnik otrzymuje 0,5 punkta karnego.

Inowacje wprowadzone w regulaminie II Turystycznego Raidu Zimowego P. T. K. spowodowały wprowadzenie specjalnej klasyfikacji zawodników, w której wszyscy zawodnicy, którzy odbędą Raid bez punktów karnych otrzymają złote medale; zawodnicy z 20 punktami karnymi — medale srebrne; i zawodnicy z 50-ma punktami karnymi — medale brązowe.

Władze Polskiego Touring Klubu

PREZES HONOROWY P. T. KLUBU.



Minister Ferdynand Świtalski.

PREZES P. T. KLUBU.



Minister Michał Wierusz Kowalski.

PREZES: Min. Michał Wierusz Kowalski;

WICEPREZESI: Min. Ferdynand Świtalski, Dyr. Stanisław Reszczyński, inż. Aleksander Kleiber.

SKARBNIK: Bohdan Rychter;

SEKRETARZ GENERALNY: Red. Józef Michalikowski;

CZŁONKOWIE: Dodacki Jerzy, inż. Kołodziejski Czesław, inż. Lubiński Bohdan, red. Misiakowski Stanisław, kpt. Pajewski Witold, Robowski Leszek, min. Siedlecki Krzysztof, inż. Tuszyński Adam, kpt. Tuszyński Eugeniusz, mec. Wróblewski Tadeusz, dyr. Wygard Aleksander.



Dyr. Stanisław Reszczyński, Wiceprezes Polskiego Touring Klubu odznaczony złotym krzyżem zasługi.

Za wybitne zasługi dla rozwoju naszej organizacji, jakie położył w swej długoletniej pracy w Polskim Touring Klubie.

Wydawnictwo nasze specjalnie dużo zawdzięcza Dyr. Reszczyńskiemu, gdyż był on swego czasu inicjatorem naszego wydawnictwa, redaktorem naczelnym, a obecnie pozostając w Komitecie Redakcyjnym „Touring'u" współpracuje nadal z nami.

Z okazji tak zasłużonego odznaczenia składamy Dyrektorowi Stanisławowi Reszczyńskiemu serdeczne i szczere gratulacje.

Nasz bilans lotniczy w 1938 r.

Bilans lotniczy za rok 1938, a o bilansie takim możemy już niemal wszystko powiedzieć, przynosi szereg pozycji, z których możemy być naprawdę dumni. Bo jeżeli lotnictwo składa się z maszyny i człowieka, to zarówno konstruktorzy, jak i piloci wnieśli w tym roku poważny dorobek, którym możemy się pochwalić przed zagranicą, a raczej dorobek, z którym zagranica musi się... liczyć.

Lotnictwo polskie dzieli się na cywilne i wojskowe, jak we wszystkich krajach; cywilne zaś na sportowe i komunikacyjne, ale sportowe można u nas podzielić na Przysposobienie Wojskowe, L.O.P.P. i Aerokluby.

LOTNICTWO WOJSKOWE.

Na dobro lotnictwa wojskowego zapisać należy uruchomienie produkcji seryjnej nowego modelu bom-



RWD-17 nowy samolot sportowy, przystosowany do akrobacji.

bowca „P—37". Na pokazie urządzonym dla prasy mieliśmy możność stwierdzić, że i z tej konstrukcji lotnictwo polskie może być dumne. W roku bieżącym Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Dęblinie obchodziło uroczystość X-lecia; dziesięć lat to poważny zastęp pilotów.

Nienajgorzej spisały się w tym roku i „łapiduchy powietrzne": dnia 15 września odbyło się uroczyste wręczenie pucharu Maurice Raphaela dla polskich lotników sanitarnych, za najlepiej zorganizowaną powietrzną służbę sanitarną. Puchar ten Polska zdobyła po raz drugi. Okazało się przytym, że Polska ma poważny zastęp sanitariuszek spadochroniarek.

Dnia 29 maja Polski Czerwony Krzyż przekazał armii 7 samolotów sanitarnych.

O innych pracach wojska w lotnictwie wieleby można powiedzieć, ale w tych sprawach nie należy mówić za dużo.

POLSKIE LINIE LOTNICZE.

Polskie lotnictwo komunikacyjne w roku bieżącym wzbogaciło się o sześć samolotów pasażerskich typu Lockheed-Electra. Są to 14-osobowe, komfortowo urządzone samoloty. Na takiej właśnie maszynie szef lotnictwa komunikacyjnego mjr. Makowski „odwalił" 26.000 kilometrów, lecąc z Kalifornii przez Meksyk, Guatemalę, Andy, Chile, Buenos Aires, Natal, Dakar, Rzym — do Warszawy. Pozatym lotnictwu komunikacyjnemu przybył nowy model samolotu. Jest to „Wicher", który zabiera 14 pasażerów wraz z załogą, i pół tonny bagażu. Ma on dwa silniki o łącznej mocy 1700 KM, chowane podwozie i szybkość maksymalną 380 km/k.

Oczywiście polskie linie lotnicze rozrastają się: dnia 1 czerwca otwarto nowe połączenie lotnicze Warszawa — Budapeszt, a ekspansja komunikacji lotniczej polskiej na tym się bynajmniej nie zatrzyma.

Po tym, nie wyczerpującym bynajmniej skrócie osiągnięć w lotnictwie wojskowym i komunikacyjnym, należy przejść do tego, co jest najistotniejszym wykładnikiem siły lotniczej: sport lotniczy i konstrukcje.

REKORDY.

Rekordy i nowe modele posypały się w roku 1938 jak z rogu obfitości. Już dnia 17 lutego Michał Offierski na motoszybowcu „Bąk" konstrukcji inż. Kocjana, ustalił światowy rekord wysokości na tym modelu (poprzedni należał do Niemców) — 4.600 mtr. W tydzień później dnia 23 lutego na tymże modelu Offierski pobił drugi rekord światowy — długotrwałości lotu: 5 godzin 20 minut.

Pannie Wandzie Modlibowskiej z Poznania, która zrobiła światowy rekord długotrwałości lotu na szybowcu (24 godziny i 14 minut) odebrano męski krajowy rekord długości lotu na szybowcu 233 km, który jej pozostał tylko jako kobiecy. Rekord męski ustalił Tadeusz Góra z Wilna, przelatując z Bezmiechowej do Wilna 277 klm. w połowie maja.

KONSTRUKCJE.

Jeśli znów chodzi o konstrukcje, to oprócz wymienionego wyżej „Wichra" w roku bieżącym zdały egzamin następujące modele: RWD—17. Model ten, wypuszczony przez Doświadczalne Warsztaty Lotnicze jest udoskonalonym modelem RWD—8, modelem nadającym się lepiej do akrobacji. Dwumiejscowy, górnopłat, odkryty, szybkość 130 km/g.

RWD—13s — to tylko wariacja zwykłej trzynastki, dwa miejsca jedno za drugim i obok — miejsce na nosze z rannym czy chorym pasażerem. Za ten model otrzymaliśmy nagrodę, o której pisałem powyżej. Poza tym rozbudowano znacznie rodzinę „Bąków" czyli motoszybowce, które w Polsce staną w przyszłym roku na czele wszystkich konstrukcji.

ZAWODY LOTNICZE.

Imprezy lotnicze tegoroczne nie przyniosły większych wyczynów, nie mniej jednak zasługują na omówienie. Zaczęły się one w tym roku zimowymi zawodami lotniczymi Podlaskiej Wytwórni Samolotów dnia

26 i 27 lutego. Zwycięscami zawodów byli Pełka i Offierski z Aeroklubu Śląskiego. Dnia 13, 14 i 15 maja rozegrały się w Warszawie zawody o puchar P. Z. U. W. Zwycięscą wyszedł Aeroklub Lubelski, a mianowicie inż. pil. Aleksandrowicz i Wasilewski. Od dnia 9 do 22 lipca w Masłowie pod Kielcami odbyły się zawody szybowcowe, których zwycięzcą został mgr. Plenkiewicz, kierownik szkoły szybowcowej w Polichnie, drugie miejsce zajął Tadeusz Góra. W dniach 20 — 26 sierpnia — Krajowe Zawody Lotnicze, w których I miejsce zajął Aeroklub Lwowski, drugie — Warszawski, trzecie — Krakowski.

Wreszcie dnia 3 września rozpoczął się raid bałtycki. 5.000 kilometrów przebyło 9 maszyn typu RWD i jeden „Bąk“. Trasa raidu wiodła przez Kowno, Rygę, Tallin, Helsinki, Sztokholm, Kopenhagę, Hagę, Brukselę i Berlin z powrotem do Warszawy.

Z drobniejszych wyczynów zanotować należy przelot „Bąka“ dnia 25 czerwca na wystawę lotniczą do Belgradu (2650 klm.) — pilotował Bolesław Kocjan, noi zawody... modeli latających w Stanisławowie, które trwały od 29 czerwca do 2 lipca. Po raz pierwszy w zawodach wzięły udział modele z silniczkami. Zwyciężyły modele Tadeusza Szewczuka z Kielc.

Z sukcesów zagranicznych warto wspomnieć o zwycięstwie RWD—13 w locie Małej Ententy. Na 36 zawodników pierwsi przybyli Jugosłowianie Grohowac i Blejanowic, którym 3,274 klm. raidu najlżej przeszło na naszych trzynastkach.

SPORT BALONOWY.

Największe jednak ożywienie wykazał w roku bieżącym sport balonowy. Dnia 3 maja odbył się start w Mościcach do zawodów balonowych o puchar im. płk. Wańkowicza. Pierwsze miejsce zdobył balon „Katowice“ (380 klm.) z załogą por. Kotowskim i ppor. Siemiaszkiewiczem, drugie — „Legionowo“ z Paciorkowskim i Paczkowskim. Dnia 16 czerwca z wystawy lotniczej we Lwowie wystartowali do zawodów baloniarze w sześciu załogach. Pierwsze miejsce zajął por. Koblański i Bieniasz na balonie „Sanok“. Dnia 4 września również sześć załóg wystartowało do zawodów balonowych juniorów. Pierwsze miejsce zajął redaktor „Polski Skrzydlatej“ pil. Jerzy Osiński z pom. inż. W. Nowacki przelatując 289,7 klm. w czasie 15 godzin i 25 minut.

Wreszcie chlubą polskiego imienia stały się w tym roku ponownie zawody o puchar Gordon-Bennetta. Dnia 11 września z Leodium w Belgii wystartowały takie asy baloniarstwa, jak Tilgenkamp, Demuyter dwukrotny zwycięsca, Dollfus i inni. Polska zajęła w tych zawodach trzy miejsca: I — kpt. Janusz i inż. Janik. III — inż. Krzyszkowski i Łańcucki i IV — por. Koblański i Pantalon.

ROZWÓJ LOTNICTWA POLSKIEGO.

Jeśli chodzi o działalność L.O.P.P., która wogóle skierowuje się coraz bardziej ku rozbudowie lotnictwa cywilnego, największym sukcesem jest otwarcie nowej szkoły pilotażu motorowego w Swidniku pod Lublinem. Szkoła ta im. Marszałka Śmigłego-Rydza powstała dzięki ofiarności pracowników Komunalnych Kas Oszczędności. Pozatym L.O.P.P. uruchomiła szereg nowych szybowisk na Śląsku: „Księża Góra“, Góra Hugona, Rybnik i Świętochłowice, (Ruda Śląska). W powiecie morskim: „Orłowo“, w jarosławskim „Sobolówka“ i w grudziądzkim „Tuszewo“. Niezależnie od tego podniesiono kategorię szeregu szybowisk takich jak „Brasław“, „Psuchowa“ (pow. Brzeżany) i „Bodzów“ w pow. krakowskim, wiele innych szybowisk wzbogaciło się nowym sprzętem.

Dnia 28 marca otwarto nową wieżę spadochronową na Pradze. L.O.P.P. wyszkoliła już poważny zastęp skoczków spadochronowych, których efektowne wyczyny publiczność warszawska miała możność oglądać niejednokrotnie.



Skok ze spadochronem. Pilot wypada z samolotu — spadochron jeszcze się nie rozwinął.

Działalność L.O.P.P. w dziedzinie obrony przeciwlotniczej wyraziła się przeprowadzeniem odpowiednich kursów i zorganizowaniem domowych i blokowych komendantów obrony przeciwlotniczej, wciągnięciem straży pożarnych i Polskiego Czerwonego Krzyża do akcji przeciwlotniczej.

Poza tym warto jeszcze wspomnieć o niezmiernie ciekawych badaniach profesora Kochańskiego, który ustala... szlaki wędrówek bocianich po Polsce i całym świecie. Stwierdzono mianowicie, że szlaki te pokrywają się ze szlakami... najlepszej termiki szybowcowej.

Tak w ogólnych zarysach przedstawia się tegoroczny bilans wysiłków, jakie Polska włożyła w rozwój lotnictwa. Nie jest to dużo, niemniej jednak na nasze możliwości finansowe — musi wystarczyć.



Kronika krajowa i zagraniczna.

ŚWIATOWA WYSTAWA W NEW YORKU.

W dniu 30 kwietnia 1939 roku, w 150-rocznicę proklamowania w New Yorku Jerzego Waszyngtona pierwszym prezydentem Stanów Zjednoczonych, zostanie otwarta Światowa Wystawa w New Yorku.

Polski Touring Klub, pragnąc ułatwić swym członkom zwiedzenie Wystawy Światowej, przygotowanej z rozmachem iście amerykańskim, organizuje wycieczki grupowe na Wystawę Światową w New Yorku.

Pierwsza wycieczka grupowa wyjedzie dn. 28 maja 1939 r. — powrót dn. 27 czerwca 1939 roku, druga — wyjedzie 2 czerwca, powróci 1 lipca, trzecia — 6 lipca, powróci — 5 sierpnia 1939 roku.

Koszt wycieczki wyniesie około 1000 zł. od osoby.

Na osobiste wydatki każdy uczestnik będzie mógł zabrać od 20 do 30 dol. amer., lub od 100 do 150 zł.

Niezależnie od wyjazdów grupowych, P. T. Klub organizuje wyjazdy indywidualne na Wystawę Światową do New Yorku, od kwietnia do września 1939 r. Od stycznia przyjmowane będą zapisy, przyczym umożliwione będą ratalne wpłaty.

OTWARCIE PIERWSZEGO KURSU MOTOROWO-PANCERNEGO IM. XX-LECIA NIEPODLEGŁOŚCI SŁUŻBY MŁODYCH O.Z.N.

W lokalu kursów samochodowych przy ul. Pierackiego 14, będących własnością Członków P. T. K. p. pkt. Tuszyńskiego Eugeniusza i p. Janowskiego Władysława którzy zaofiarowali zupełnie bezpłatnie wyszkolenie 100 Członków Służby Młodych O. Z. N., odbyła się w dniu 28.XI. b. r. o g. 11 rano, inauguracja Pierwszego Kursu Motorowo-Pancernego im. XX-lecia Niepodległości Służby Młodych O. Z. N. Okr. Stołecznego.

Uroczystość rozpoczęto wysłuchaniem Mszy Św. w kościele Św. Anny.

Po nabożeństwie, w sali kursów odbyła się uroczysta akademia w obecności przedstawicieli władz OZN. w osobach: szefa sztabu OZN. płk. Wendy, prezesa Okr. Stoł. OZN., płk. Dąbkowskiego, przedstawiciela Kuratorium Szkoln. Okr. Warszawskiego nacz. Krzywobłodzkiego, przedstawicieli Funduszu Pracy nacz. Bielskiego i prof. Wycickiego.

Akademię zagaił p. Bieliński, — następnie zabrał głos płk. Wenda.

Przychodząc tu dziś na otwarcie kursu motoryzacyjnego, zorganizowanego przez Służbę Młodych w stolicy, chciałbym przede wszystkim podkreślić wartość i celowość — moim zdaniem — tej konkretnej pracy realizacyjnej, jaką w ramach swej ogólnej akcji podjęła Służba Młodych O. Z. N.

Oczywiście ta konkretna praca musi się ściśle wiązać z wielką ideą i celami przewodnimi. Ideą tą jest Służba Narodowi i Państwu Polskiemu, których dobro jest nierozdzielną całością. Cel zaś stanowi mobilizacja narodowej energii i zjednoczenie w myśl wskazań i pod rozkazami Naczelnego Wodza. Te właśnie hasła wpisała na swoim sztandarze Służba Młodych, dążąc do zjednoczenia młodego pokolenia.

Życzę Jej, by w całej swej pracy zarówno realizacyjnej jak i ideowo-wychowawczej zawsze im służyła".

Następnie zabrał głos płk. Dąbkowski, podnosząc wartość konkretnych prac przysposobienia gospodar-



czego w walce o unarodowienie handlu i przemysłu w Polsce.

Z ramienia Kuratorium Szk. przemawiał nacz. Krzywobłodzki. W zastępstwie nieobecnego szefa Służby Młodych OZN. mjr. dypl. Edmunda Galinata, przemawiał p. Makowski, nawiązując w swym przemówieniu do tez ideologicznych ruchu młodo narodowego. W zakończeniu przemawiał kpt. Tuszyński — życząc obecnym pionierom owocnej pracy.

Wykład inauguracyjny o technice samochodowej i jej znaczeniu dla obronności państwa wygłosił kpt. Guzowski.

Cała uroczystość była transmitowana przez radio.

Należy podkreślić, że Kursy Samochodowe przy ul. Pierackiego 14, zajmują obszerny, składający się z kilkunastu pokoi, lokal na biura, sale wykładowe, modelarnie, przy ul. Solec 60, zajmują całą posesję na warsztaty szkolne i garaże, przygotowując przedpoborowych do przyszłej służby w Broniach Pancernych. W szkole samochodowej kpt. Tuszyńskiego, przy ul. Nowy-Świat 44, przechodzą kursy samochodowe „cywile".

„KAŻDY WŁAŚCICIEL SAMOCHODU — CZŁONKIEM LIGI DROGOWEJ".

Na apel Prezesa Honorowego Pol. Touring Klubu Ministra Ferdynanda Świtalskiego, zgłaszają się do Ligi Drogowej członkowie Touring Klubu, zapisując się na członków Ligi i nabywając plakietę L. D. Dotychczas przystąpili do Ligi: w charakterze członka dożywotniego p. Tomaszewski Marian z Poznania, na członków rzeczywistych Pp.:

Czech Wilhelm — z Lublińca,
Engel Henryk — z Warszawy,
Ingster Józef — z Łodzi,
Klausner Ludwik — z Warszawy,
Kowalewski Piotr — z Jabłowa,
Marynowski Wiktor — z Warszawy,
Mięsowicz Tadeusz — z Warszawy,
Plejznarowski Feliks — z Warszawy,
Pollak Karol — z Bielska,
Sterczewski Edward — z Poznania,
Strzemżalski Ludwik — z Konina,
Smigielski Wacław — z Warszawy,
Szonert Ludomir — z Inowrocławia,
Zarębski Kazimierz — z Warszawy.

Niewątpliwie należy się spodziewać dalszych zgłoszeń naszych członków do Ligi Drogowej i dlatego przypominamy, że wpisowe, składka roczna oraz plakieta samochodowa wynoszą łącznie zł. 10.—, które należy wpłacać na konto P. K. O. Ligi Drogowej Nr. 22877.

RALLYE MONTE-CARLO 1939.

Największa impreza samochodowa świata — Zjazd Gwiaździsty do Monte-Carlo, naznaczony został na dzień 21 — 25 stycznia 1939 r. Punkty wyru-

szenia są oznaczone z 8-miu miejsc, z następującą punktacją:

Miejsce startu	długość trasy	punktacja
Ateny	3773 klm.	500
Bukareszt	3660 „	498
Tallin	3792 „	498
Palermo	4091 „	497
Stavanger	3520 „	497
John O'Croats	3633 „	496
Umea	3632 „	496
Amsterdam	1452 „	468

Zainteresowanie Rallye Monte-Carlo wśród automobilistów polskich jest duże; polscy automobiliści wezmą w Rallye udział, wybierając jako miejsce startu Ateny, lub Tallin. Szczegółowy program 18-go Rallye Monte-Carto w językach francuskim lub niemieckim mogą zawodnicy otrzymać w Polskim Touring Klubie, Kredytowa 3.

W JEDNOŚCI SIŁA.

W listopadzie r. b. w lokalu Automobilklubu Wielkopolskiego w Poznaniu, pod przewodnictwem p. Wiceministra F. Świtalskiego, odbyła się konferencja przedstawicieli Automobilklubu Wielkopolski, Delegatury Polskiego Touring Klubu W Poznaniu, Motoklubu „Unia", Aeroklubu Wielkopolskiego, Sekcji Motorowej W. K. S. w Poznaniu, Sekcji Motorowej Związku Strzeleckiego i Poznańskiego Okręgowego Związku Kolarskiego, na której to konferencji postanowiono powołać do życia porozumiewawczy Komitet Wielkopolskich Klubów Motorowych.

Komitet ma na celu nawiązanie ścisłego kontaktu pomiędzy wymienionymi klubami, w celu wzajemnego porozumiewania się dla uzgadniania spraw związanych z zagadnieniami motoryzacji Polski, a w szczególności w sprawach propagandy motoryzacji, wspólnej reprezentacji wobec władz i społeczeństwa, badania stanu dróg i porządku na drogach, ruchu w osiedlach, opłat, podatków i ceł, ustawodawstwa motoryzacyjnego, cen samochodów, motocykli, rowerów, materiałów pędnych, ogumienia i wreszcie wspólnych wystąpień i wspólnych imprez. Regulamin Komitetu przyjęty będzie na najbliższym posiedzeniu przedstawicieli wymienionych klubów, które również wybierze władze komitetu porozumiewawczego.

FUNDUSZE NA DROGI ZNOWU SĄ NIE WYSTARCZAJĄCE!

W związku z ogłoszonym projektem rozdziału funduszów inwestycyjnych na okres 3-letni, w którym na drogi zostało przewidziane zaledwie zł. 200

milionów, Liga Drogowa stwierdza, że suma ta łącznie z przewidzianymi w budżecie Państwa nieznacznymi kwotami na konserwację dróg nie stanowi nawet połowy sum koniecznych na minimalne potrzeby, stanowiące corocznie zł. 185 milionów, została przewidziana we wszystkich programach opracowanych zarówno przez władze drogowe, jak i wybitnych fachowców i zawiera zł. 30 milionów na niezbędne utrzymanie dróg państwowych i zł. 155 milionów na inwestycje drogowe, to znaczy na budowę najważniejszych dróg, szczególniej na Kresach oraz zaopatrzenie w nowoczesne nawierzchnie ulepszone głównych szlaków komunikacyjnych. Na najbliższe lata program ten nie przewiduje zupełnie budowy autostrad.

Coroczne wykonanie tego programu w ciągu 30 lat doprowadziłoby stan dróg w Polsce, dopiero po tym okresie, do stanu sieci drogowych u naszych najbliższych sąsiadów. Bez zapewnienia potrzebnych sum w wysokości zł. 185 milionów na drogi państwowe i zł. 165 milionów w budżetach samorządowych na drogi wojewódzkie i powiatowe, ogólny stan naszych dróg będzie coraz bardziej odbiegał od wymagań życia gospodarczego i kulturalnego Kraju, a co najważniejsze od potrzeb dla obrony Państwa.

Tymczasem na rok budżetowy 1939-40 przewidziano w budżecie zwykłym zaledwie 10 milionów złotych na konserwację dróg, a z sum inwestycyjnych zaledwie 40 milionów złotych. Łącznie więc ma być przeznaczone na drogi państwowe o 20 milionów złotych mniej niż w roku bieżącym, w którym te fundusze były również nie wystarczające i wynosiły około 70 milionów złotych.

SELEKTYWNA RAFINACJA OLEJÓW.

Równolegle ze stale postępującym rozwojem techniki budowy silników samochodowych zanotować należy również ciągły postęp w dziedzinie fabrykacji coraz to doskonalszych olejów, dostosowanych swą jakością do trudnych warunków pracy nowoczesnego silnika.

Dopiero opracowanie nowych metod produkcyjnych, jak również ustalenie nowych kryteriów racjonalnej oceny jakości wyprodukowanego oleju samochodowego umożliwiło wybitną poprawę jego jakości. Metodą przeróbczą, pozwalającą uzyskiwać oleje o pierwszorzędnych własnościach smarniczych, jakich metodą kwasową nie można było otrzymać z danego surowca, jest selektywna ekstrakcja przy pomocy rozpuszczalników organicznych. Zasadę tej rafinacji olejów smarowych objaśnią do pewnego stopnia poniższe ogólne uwagi z dziedziny chemii naftowej.

W każdym surowcu olejowym, jako mieszaninie różnorodnych związków i grup związków, rozróżnia się 3 główne grupy: związki aromatyczne, naftenowe i parafinowe. Związki te w obrębie swych grup odznaczają się dużym podobieństwem i to tak co do składu chemicznego, jak i własności fizycznych, a natomiast różnią się znacznie od związków innych grup. Jedną z tych grup związków są dla własności smarów bądź to szkodliwe, bądź też obojętne, inne zaś odznaczają się wybitnymi własnościami smarniczymi i obecność ich w gotowym oleju jest konieczna. Usunięcie i to możliwie zupełne tych — dla smarności oleju niekorzystnych lub obojętnych składników, bez naruszenia cennych, jest właśnie celem rafinacji ekstrakcyjnej.

Kwas siarkowy bowiem używany przy rafinacji metodą kwasową, wchodzi w reakcję z poszczególnymi składnikami rafinowanego oleju, dając w rezultacie szkodliwe produkty utlenienia, polimeryzacji i sulfonowania. Procesom tym ulegają nie tylko składniki pod względem smarniczym małowartościowe, ale również, zwłaszcza przy silnej rafinacji kwasem, składniki cenne dla smarności oleju. Oleje „przerafinowane", często nawet efektownie wyglądające, wykazują zwykle małą odporność na starzenie się i nieodpowiednią krzywą wiskozy. Ekstrakcja selektywna natomiast działa dokładnie i bez jakichkolwiek szkodliwych następstw. Polega ona na rozpuszczaniu w danym rozpuszczalniku organicznym głównie jednej z wymienionych wyżej grup, podczas gdy inne grupy związków pozostają nienaruszone. Następuje zatem dość ścisły rozdział przerobionego surowca na części rozpuszczone, które łatwo dają się z rozpuszczalnikiem usunąć i na części nie rozpuszczone. Grupami związków, które przede wszystkim zostają rozpuszczone, są związki aromatyczne i należące do nich żywice, asfalty i nafteny, nierozpuszczone natomiast pozostają związki parafinowe.

Węglowodory parafinowe, względnie oleje smarowe oparte na podstawie parafinowej, odznaczają się wybitnymi własnościami smarniczymi oraz dużą odpornością na „starzenie się". Wysoka wartość olejów zależy więc głównie od obecności grup związków parafinowych, a skoncentrowanie tych właśnie cennych składników przy pomocy ekstrakcji selektywnej daje w rezultacie oleje odpowiadające najwyższym wymaganiom.

Rafineria „Polmin" wprowadziła jako pierwsza w Polsce produkcję olejów samochodowych metodą ekstrakcyjną, zapewniając tym samym swym odbiorcom dostawę olejów szlachetnych o wysokiej smarności.

KRONIKA KLUBOWA

TOURING — POLSKI KLUB — PTK

ŁĄCZNOŚĆ KLUBÓW MOTOROWYCH Z BRONIĄ PANCERNĄ.

W wojnie współczesnej broń pancerna jest tym czynnikiem, który obok lotnictwa odgrywa coraz większą rolę. Tylko armia należycie zmotoryzowana i dostatecznie wyposażona w nowoczesny sprzęt motorowy może skutecznie bronić granic swego państwa i wywalczyć mu w razie potrzeby poszanowanie dla jego życiowych wymagań.

Tym się właśnie tłumaczy, że obecnie wszystkie państwa tak silny nacisk kładą na zmotoryzowanie swych armii a w szczególności na zaopatrzenie w możliwie największą ilość broni pancernej. W tym powszechnym wyścigu już nietylko zbrojeń, ale i modernizacji metod obronnych, Polska nie może pozostać w tyle. Musi ona również kłaść duży nacisk na wyposażenie swej armii w najbardziej nowoczesny sprzęt motorowy.

Zrozumienie tej prawdy przenika dzisiaj nietylko kierownicze czynniki państwowe, lecz i szerokie sfery społeczeństwa, czego wymownym dowodem jest żywe zainteresowanie i głośne oznaki szczerej sympatii jaką jednostkom zmotoryzowanym stale okazuje publiczność polska podczas wszystkich manewrów, defilad i uroczystości państwowych.

Aby dać konkretny wyraz tej głębokiej sympatii jaką żywi społeczeństwo dla broni pancernej i aby nawiązać ścisłą łączność między tą bronią a społeczeństwem cywilnym — Polski Touring Klub wystąpił swego czasu z inicjatywą ufundowania wspólnie przez wszystkie kluby, interesujące się motoryzacją i zawodami motorowymi, sztandaru dla warszawskiego batalionu pancernego, a następnie otoczenia żołnierzy tego batalionu stałą i troskliwą opieką społeczną, przez utworzenie Towarzystwa Przyjaciół Batalionu Pancernego. Inicjatywa ta natrafiła na podatny grunt i spotkała się z całkowitym poparciem ze strony innych klubów motorowych i w końcu maja r. b. nastąpił pierwszy akt zrealizowania tej inicjatywy — uroczyste wręczenie warszawskiemu batalionowi pancernemu pięknego sztandaru ufundowanego wspólnym sumptem przez Automobil Klub, Polski Touring Klub, Polski Związek Motocyklowy, Polski Klub Motocyklowy, Wojskowy Klub Sportowy „Legia" i Związek Oficerów Rezerwy. Ojcami chrzestnymi sztandaru zostali z ramienia klubów motorowych wicemin. Ferdynand Świtalski i prezesowa Januszowa Regulska. Ze swej strony batalion nadesłał klubom honorowe odznaki z dyplomami.

Dalszym niejako ciągiem kontaktu nawiązanego między klubami motorowymi a bronią pancerną była piękna uroczystość jaka się odbyła dnia 1 b.m. na Forcie Wola, gdzie delegaci klubów motorowych wręczyli dowódcom poszczególnych kompanii warszawskiego baonu pancernego artystycznie wykonane odznaki klubowe wraz z dyplomami W uroczystości tej wzięli udział przedstawiciele władz wojskowych z zastępcą dowódcy broni pancernej płk. Eugeniuszem Wyrwińskim na czele oraz zarządy i delegacje instytucji społecznych a w szczególności: Automobil Klubu Polski, Polskiego Touring Klubu, Polskiego Związku Motocyklowego, Polskiego Klubu Motocyklowego, Wojskowego Klubu Sportowego „Legia", i Związku Oficerów Rezerwy, oraz matka chrzestna sztandaru batalionu p. prezesowa Regulska.

Na tle potężnych czołgów ustawili się dowódcy poszczególnych kompanii, oraz wyróżnieni żołnierze. Po przyjęciu raportu od dowódcy wydzielonego batalionu mjr. Adama Kubiny, płk. Wyrwiński scharakteryzował w krótkich słowach symboliczne znaczenie nadania odznak klubowych, po czym wicemin. M. Wierusz-Kowalski, prezes Polskiego Touring Klubu, wręczył odznakę klubową P. T. K. wraz z dyplomem rtm. Stanisławowi Grąbczewskiemu, dowódcy kompanii szkolnej Batalionu a delegat zarządu Automobil Klubu Polski mjr. Sztukowski wręczył podobną odznakę A. P. dowódcy kompanii pancernej Batalionu kpt. Antoniemu Sikorskiemu. Po wręczeniu odznak przez pozostałe kluby płk. Wyrwiński rozdał wyróżnionym kompaniom odznaki za zawody strzeleckie odbyte na poligonie

w Leśnej pod Baranowiczami. Następnie odbył się wspólny obiad żołnierski w stołowni. Podczas posiłku pierwszy przemówił płk. Wyrwiński akcentując doniosłe znaczenie, jakie posiada obecnie współżycie armii ze społeczeństwem cywilnym, następnie zabrał głos wicemin. Wierusz-Kowalski, który podkreślał sympatie jakie żywi całe społeczeństwo dla armii — strzegącej z bronią w ręku całości granic Rzplitej. W zakończeniu swego przemówienia wicemin. Wierusz-Kowalski wręczył dowódcy batalionu pancernego czek na 600 zł., będący skromną ofiarą wspólnie zebraną przez kluby motorowe na potrzeby batalionu. Dalej przemawiali mjr. Sztukowski z ramienia Automobilklubu Polski i mjr. Witold Stankiewicz w zastępstwie nieobecnego dowódcy batalionu ppłk. Andrzeja Mejera. Głęboko wzruszeni żołnierze zgotowali po zakończeniu części oficjalnej uroczystości gorącą owację przedstawicielom społeczeństwa cywilnego oraz swym ulubionym dowódcom a w szczególności płk. Wyrwińskiemu, mjr. Stankiewiczowi i mjr. Kubinowi.

Zakończeniem uroczystości było zebranie w kasynie oficerskim, gdzie gospodarze kasyna podejmowali delegatów klubów motorowych lampką wina. Na zebraniu w kasynie postanowiono utworzyć Towarzystwo Przyjaciół Batalionu Pancernego, którego zadaniem będzie roztaczanie stałej i życzliwej opieki społecznej nad żołnierzami batalionu oraz witanie batalionu po powrocie z uciążliwych manewrów. W skład tego Towarzystwa wejdą delegaci poszczególnych klubów motorowych oraz przedstawiciele Rodziny Wojskowej.

S. M.

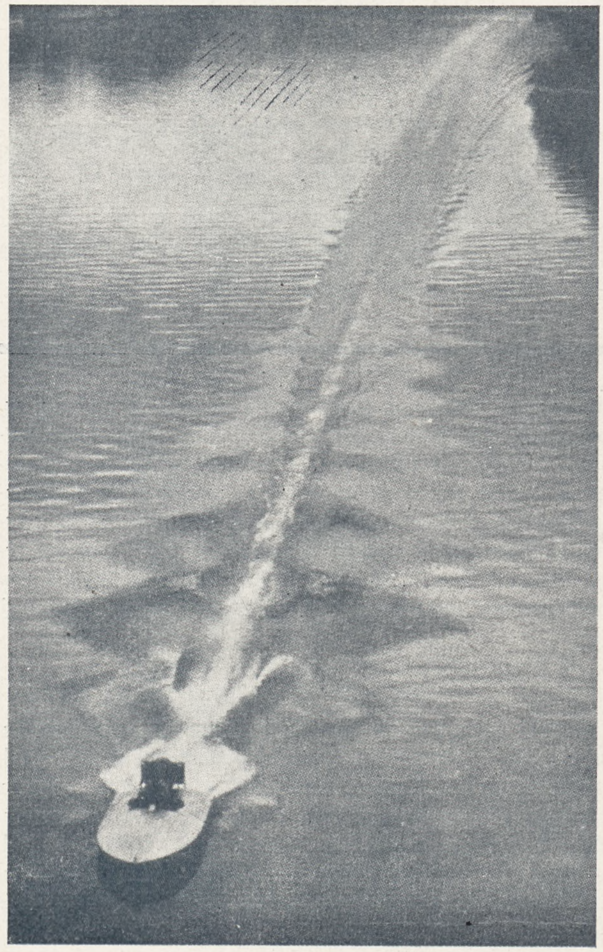
ŚCIGAMY SIĘ ZE ŚLIZGACZAMI.

Sobota południe. Siedzimy sobie w biurze i cieszymy się nadzieją na spokojny odpoczynek niedzielny po przepracowanym tygodniu. Nagle telefon. Dzwoni prezes Sekcji samochodowej P. T. K. „Pojedziesz jutro na wyścig ze ślizgaczami". Dobrze — odpowiadam — ale na czem i co to w ogóle jest? „Pojedziesz na moim Oplu, a co to jest dowiesz się dziś wieczorem na odprawie".

Jako karny członek klubu zaprzestaję dyskusji i zmieniwszy plany niedzielne udaję się wieczorem na odprawę. Wtykają mi do ręki regulamin z którego

dowiaduję się za co będę zdyskwalifikowany i co mi wolno robić, ale wciąż jeszcze niewiem na czym właściwie polega impreza. Dopiero podczas trwania odprawy dowiaduję się, że to regularny wyścig i że początek trasy prowadzi przez Saską Kępę. Ciarki mnie przechodzą na myśl o tej ilości mandatów karnych, którą sypnie jutro na nasze głowy p. starosta, ustawiwszy uprzednio wykwalifikowanych „łapaczy czasu" ze stoperami w ręku. Uspakaja mnie jednak kierownictwo imprezy, trasa ma być podobno nietylko obstawiona, ale nawet w razie kurzu polana. Nakoniec dowiaduję się jeszcze, iż w mojej konkurencji idzie luksusowy Mercedes, Stey'er 200 i trzy supersportowe motocykle Norton, Sarolea i Velocette. Konkurencja ślizgaczy przeraża mnie znacznie mniej ponieważ — przyznam ze wstydem — niemam najmniejszego pojęcia o tej kategorii.

Nazajutrz rano wyciągam drżący z zimna wóz z garażu i punktualnie o 10-ej ustawiam go na linii startu przed Yacht-Clubem, sam zaś z towarzyszem swoim idę pokrzepić się jednym krupnikiem. Po wyjściu z kasyna znajdujemy ustawionych na linii startu naszych konkurentów, Mercedesa z przemiłą i jak się potem okazało doskonałą kierowczynią p. Kowalską oraz Stey'era p. inż. Kleibera, którego technikę jazdy nauczyłem się już cenić na Rajdzie Zimowym P. T. K. Nieco niżej stoją gotowe do startu motocykle, po Wiśle zaś uwijają się w fantastycznych piruetach potwory złożone z dykty, ryczącego silnika i okutanego w skóry centaura — ślizgacze. Idę na zwykłą przedstartową pogawędkę z moimi konkurentami, obserwując jak Mercedes łypie porozumiewawczo reflektorami do Steyera pokazując pogardliwie tłumikiem na mój skromny wóz, który Bóg wie poco wlazł do tej konkurencji. Ano poczekajcie, myślę sobie w duszy, gładząc podrapaną maskę mojego „bolida".



Ślizgowiec na Wiśle.

Start jest nieco skomplikowany, gdyż samochody i motocykle ruszają ze startu stojącego, natomiast ślizgacze ze startu lotnego. Toteż kierownik startu, inż. Lubiński trzy razy odmachuje chorągiewką sygnał, wywołując wesołe przycinki zawodników.

Nareszcie, chorągiewka opada. Pierwszy bieg, pełny gaz. Na moście Poniatowskiego oglądam się na moich konkurentów i widzę, jak drapią się ślimakiem do góry. Uciekliśmy ze startu na jakieś 300 metrów, to powinno wystarczyć, tymbardziej, że mamy jeszcze teren przed sobą.

Wątpliwa „nawierzchnia" Francuskiej ulicy nie wytrzymuje naszego tempa dzięki doskonałemu uresorowaniu wozu i pełnym gazem wpadamy na Wał Miedzeszyński. Tutaj mijają mnie motocykle, które są o tyle szybsze, iż nawet nie usiłuję się za niemi utrzymać. Na Wiśle widzimy wszystkie trzy ślizgacze, które wysforowały się nieco naprzód, gdyż miały krótszą trasę i nie musiały „przepływać" przez miasto.

Po kilkunastu minutach jazdy doskonałą szosą dojeżdżamy do punktu zwrotnego za mostem na Świdrze. Tutaj wykonuję piękny piruet na szosie i już wracamy do półmetka. Na moście spotykamy jadącego naprzeciwko Mercedesa z uwieszonym na ogonie Steyerem. Okazuje się, że p. Kowalska wzięła Steyera. Krzyczymy „brawo" i dodajemy gazu. Za chwilę wjazd w teren do półmetka. Kilometr piasku, gliny i dziur. Tutaj dopiero wychodzi na jaw doskonałe resorowanie wozu. Lekko kołysząc się na dołach i tańcząc po rozmokłej glince wpadamy w tempie 60 km/godz. na półmetek, bierzemy kartę kontrolną i ruszamy spowrotem. Przy wyjeździe z terenu znowu napotykamy Mercedesa, który zwiększył odległość między sobą a Steyerem o paręset metrów.

Teraz pełny gaz do mety. Po drodze spotykamy małą klasę którą prowadzi por. Saxl, a zamyka Józio

Jakubowski, mijamy jeden z motocykli, który zdefektował na sprzęgło. To mnie podnieca, może uda się jeszcze i motocykle przegonić. Przy zjeździe z Wału Miedzeszyńskiego na ul. Francuską spotyka nas przykra niespodzianka. Trasa obstawiona jest nietylko policją, lecz także magistracką polewaczką, która zasłania zakręt złośliwie polany. Wóz wpada w dużym tempie na błotnisty wiraż i zatacza się groźnie od polewaczki do drzewa. Jednakże łatwo daje się wyprowadzić i już za chwilę dopędzamy drugi motocykl.

Lawirując między niesforną publicznością, która chcąc zdala zobaczyć numer wozu wyłazi na środek jezdni i zasłania całkowicie zakręty, wpadamy na metę 5 sekund po najszybszym motocyklu i na 15 sekund przed najszybszym ślizgaczem. Jako drugi wóz naszego zespołu przychodzi Mercedes o niecałe 80 sekund za nami i przeszło dwie minuty przed Steyerem, który, będąc już w podeszłym wieku, nie wytrzymał tempa na całej trasie.

Cała impreza była nadzwyczaj udana i wesoła, szkoda tylko, że skutkiem słabej propagandy nielicznie obsadzona. Trwała krótko, nie wymagała dużego nakładu, dawała szereg emocji szybkościowych, terenowych i jakich kto chce, no i przede wszystkim odbyła się w nastroju prawdziwego i serdecznego sportowego koleżeństwa. Toteż sądzę, iż organizatorzy, zachęceni sukcesem otworzą swój przyszłoroczny sezon podobnymi zawodami i potrafią zgromadzić na starcie większą ilość zawodników.

Wyniki tej oryginalnej imprezy były następujące:

Kategoria A — samochody do 1000 ccm., motocykle — 350 ccm., ślizgowce — 250 ccm.

Zwyciężył zespół samochodowy Polskiego Touring Klubu w składzie: 1) por. Otton Saxl, 2) J. Dodacki, 3) Jakubowski.

Indywidualnie zwyciężył w tej kategorii por. O. Saxl na samochodzie Polski Fiat 508, przed Dodackim na samochodzie Fiat 500, oraz przed Danielewiczem na ślizgowcu.

Kategoria B — samochody do 2000 ccm., motocykle — 500 ccm., ślizgowce — 350 ccm.

Zwyciężył zespół samochodowy w składzie: 1) inż. T. Marek, 2) Kowalski, 3) inż. A. Kleiber.

Indywidualnie w tej kategorii zwyciężył motocyklista Kaczmarski na Nortonie 500.

Kategoria C — samochody ponad 2000 ccm., motocykle i ślizgowce — 1000 ccm.

W tej kategorii szczęście dopisało zawodnikom na ślizgowcach, którzy zwyciężyli, choć mieli gorsze szanse ze względu na walkę z mroźnym wiatrem na wodzie.

Zespołowo i indywidualnie zwyciężyli pp. inż. Cz. Kołodziejski i Gajęcki.

SPRAWOZDANIE

z Jazdy Konkursowej, zorganizowanej przez Delegaturę Polskiego Touring Klubu w Starachowicach w dniu 16 października 1938 r.

Udział w Jeździe Konkursowej zgłosiło 17 zawodników, w tym 10 na samochodach oraz 7 na motocyklach, przy czym na metę w czasie przepisowym przybyło 7 samochodów oraz 2 motocykle. Tak małą ilość przybyłych na metę maszyn należy tłumaczyć wyjątkowo trudnymi warunkami przebycia ostatniego odcinka jazdy, który dla większości uczestników stanowiły, bądź to wyjątkowo zły odcinek drogi, którą ongiś można było nazwać szosą, od Bodzentyna do Suchedniowa i dalej do Starachowic, bądź też drogi gruntowe u podnóża Gór Świętokrzyskich.

W klasyfikacji ogólnej zajęli zawodnicy następujące miejsce:

Na samochodach:

Miejsce	Zawodnik	Maszyna	Miejsce startu	Uznany kilometraż	Ilość punktów
1	Inż. Leon Gosztowtt	D. K. W.	Sosnowiec	283	171,1
2	Inż. Kazimierz Żółtowski	D. K. W.	Sosnowiec	283	171,1
3	Antoni Jazłowiecki	D. K. W.	Sosnowiec	280	167,8
4	Inż. Zdzisław Dębowski	Skoda	Ojców	284	167,6
5	Inż. Zbigniew Pokorzyński	Skoda	Solec Zdr.	267	158,5
6	Inż. Leon Mercik	Opel	Iłża	275	137,3
7	Zygmunt Kęsicki	Polski Fiat	Radom	207	124,3

Na motocyklach:

1	Ludwik Karwacki	Sokół	Białobrzegi	227	119,1
2	Zbigniew Markowski	Victoria	Radom	190	99,3

Nagrody przyznano następujące:

I miejsce w grupie samochodów — p. inż. Leon Gosztowtt otrzymał·

1) I-szą nagrodę regulaminową, ufundowaną przez Delegaturę Polskiego Touring Klubu w Starachowicach — zegar na biurko,

2) nagrodę f. „Galicja“ S. A. za najlepszy wynik na paliwie „Galicja“ i olejach „Galtol“ — srebrna kaseta.

II miejsce — p. inż. Kazimierz Żółtowski otrzymał:

1) nagrodę f. „Vacum Oil Company“ S. A. za najlepszy wynik na olejach Gargoyle Mobiloil — mosiężny blok na biurko,

2) nagrodę f. „Drago“ S. A. za najlepszy wynik na mieszance „Drago“ — czeki na 30 ltr. paliwa „Drago“,

3) nagrodę f. „Auto-Motor“ w Radomiu za najlepszy wynik na samochodzie DKW. kupionym w powyższej firmie — bonifikata przy kupnie opon „Continental“.

III miejsce — p. Antoni Jazłowiecki otrzymał:

1) nagrodę f. „Skoda“ S. A. za najlepszy wynik na wozie powyższej marki — kryształ szwedzki.

IV miejsce — p. inż. Zdzisław Dębowski otrzymał:

1) nagrodę Naczelnego Dyrektora Zakładów Starachowickich p. inż. Jana Dąbrowskiego za najlepszy wynik na samochodzie produkcji lub montażu krajowego — piękna kaseta miedziana,

2) nagrodę f. „Stomil“ Skład Fabryczny w Kielcach za najlepszy wynik na oponach „Stomil“, opona z dętką.

V miejsce — p. inż. Zbigniew Pokorzyński otrzymał:

1) nagrodę f. „Polski Fiat“ S. A. za najlepszy wynik na wozie powyższej marki — mosiężna patera.

I miejsce w grupie motocykli — p. Ludwik Karwacki otrzymał:

1) I-szą nagrodę regulaminową, ufundowaną przez Delegaturę Polskiego Touring Klubu w Starachowicach — puhar kryształowy,

2) nagrodę p. inż. Bolesława Froma z Warszawy dla kierowcy, swego ucznia, za najlepszy wynik — puhar kryształowy,

3) nagrodę f. „Auto Motor“ w Radomiu za najlepszy wynik na motocyklu „Sokół“ kupionym w powyższej firmie — bonifikata przy kupnie opon „Continental“.

Ponadto wszyscy zawodnicy, którzy dojechali w przepisowym czasie do mety i przebyli conajmniej 150 klm. otrzymają pamiątkowe plakiety.

Jazda Konkursowa Delegatury Polskiego Touring Klubu w Starachowicach, wzbudziła zainteresowanie na mecie imprezy w Starachowicach, jako też i na poszczególnych trasach, zwłaszcza wiodących poprzez Góry Świętokrzyskie.

STAŁE ZJAZDY MYŚLIWSKIE SAMOCHODOWE.

Białostocka Okręgowa Delegatura P. T. K. organizuje stałe Zjazdy myśliwskie na doskonałe tereny polowań w Okręgu Białostockim.

Udział w Zjazdach mogą brać członkowie klubów samochodowych i członkowie Polskiego Związku Łowieckiego, wraz z wprowadzonymi przez siebie gośćmi.



Ubity dzik.

Polowania organizowane będą na dziki, wilki, lisy, kozły, gęsi, cietrzewie, słonki i kaczki. Zwierzyna opolowywana będzie zbiorowo lub indywidualnie przez myśliwych. Opłaty za obstrzał wynoszą: dzik od zł. 12,— do 20,—; wilk zł. 20,—; kozioł zł. 12,—; zwierzyna ta przechodzi na własność myśliwego.

Klasyfikacja zawodników myśliwych odbywa się przy uwzgędnieniu następującej punktacji:

1) za przejechany km. wg. mapy P. T. K. — 1 punkt za każdy przejechany klm. start może nastąpić nie wcześniej niż o 24 godziny przed rozpoczęciem polowania.

2) 4 punkty za każdym km. średniej szybkości na godz., jednak nie więcej niż 180 punkt.,

3) po jednym punkcie za udokumentowany meldunkiem przejazd przez miasta powiatowe i po dwa punkty, za przejazd przez miasta wojewódzkie,

4) po 10 punktów za każdego pasażera,

5) po 10 punktów za upolowanie dzika, wilka, lisa, kozła, lub głuszca i po 2 punkty za upolowanie każdej innej zwierzyny,

6) punkty karne obliczane będą za spóźniony przyjazd w ilości po 2 punkty za każdą minutę opóźnienia, przy tolerancji 15 minutowej.

Szczegółowych informacji udziela Delegatura Białostocka P. T. K., Białystok, skrzynka pocztowa 57.

STRZEŻONE POSTOJE SAMOCHODOWE ZORGANIZOWANE W WARSZAWIE PRZEZ POLSKI TOURING KLUB.

Liczne wypadki kradzieży samochodów i okradania wozów, jakie miały miejsce w ostatnich dniach w Warszawie, dobitnie podkreśliły znaczenie dla właścicieli samochodów zorganizowanych przez Polski Touring Klub parkingów.

Nieoględne pozostawianie wozów na niestrzeżonych miejscach postoju naraza automobilistów na poważne straty materialne.

Różni doraźni dozorcy, kręcący się przed kawiarniami, teatrami, i t. p., wykorzystując koniunkturę, podejmują się strzeżenia wozów w miejscach nieprzeznaczonych na postoje, narażając właścicieli wozów na kary policyjne za nieprzestrzeganie przepisów i wydatek, aczkolwiek niewielki, lecz zbędny, gdyż auto w tym wypadku jest zawsze pozostawione na łasce opatrzności.

Polski Touring Klub zapewnia automobilistom opiekę nad wozami w siedmiu miejscach strzeżonych postojów, które mieszczą się:

1) Plac Marszałka Piłsudskiego, przed Hotelem Europejskim,

2) ul. Królewska, przed kawiarnią SIM,

3) Plac Teatralny, przed Operą (strzeżony parking wieczorny),

4) ul. Kredytowa, przy Marszałkowskiej, od strony gmachu Hersego,

5) ul. 6-go Sierpnia, przed gmachem Politechniki,

6) Plac Napoleona, przed gmachem Prudential,

7) Aleja 3-go Maja, za kawiarnią Gastronomia.

W najbliższym czasie Polski Touring Klub uruchomi dalsze 3 strzeżone parkingi w miejscach największego ruchu samochodowego.

TREŚĆ NUMERU:

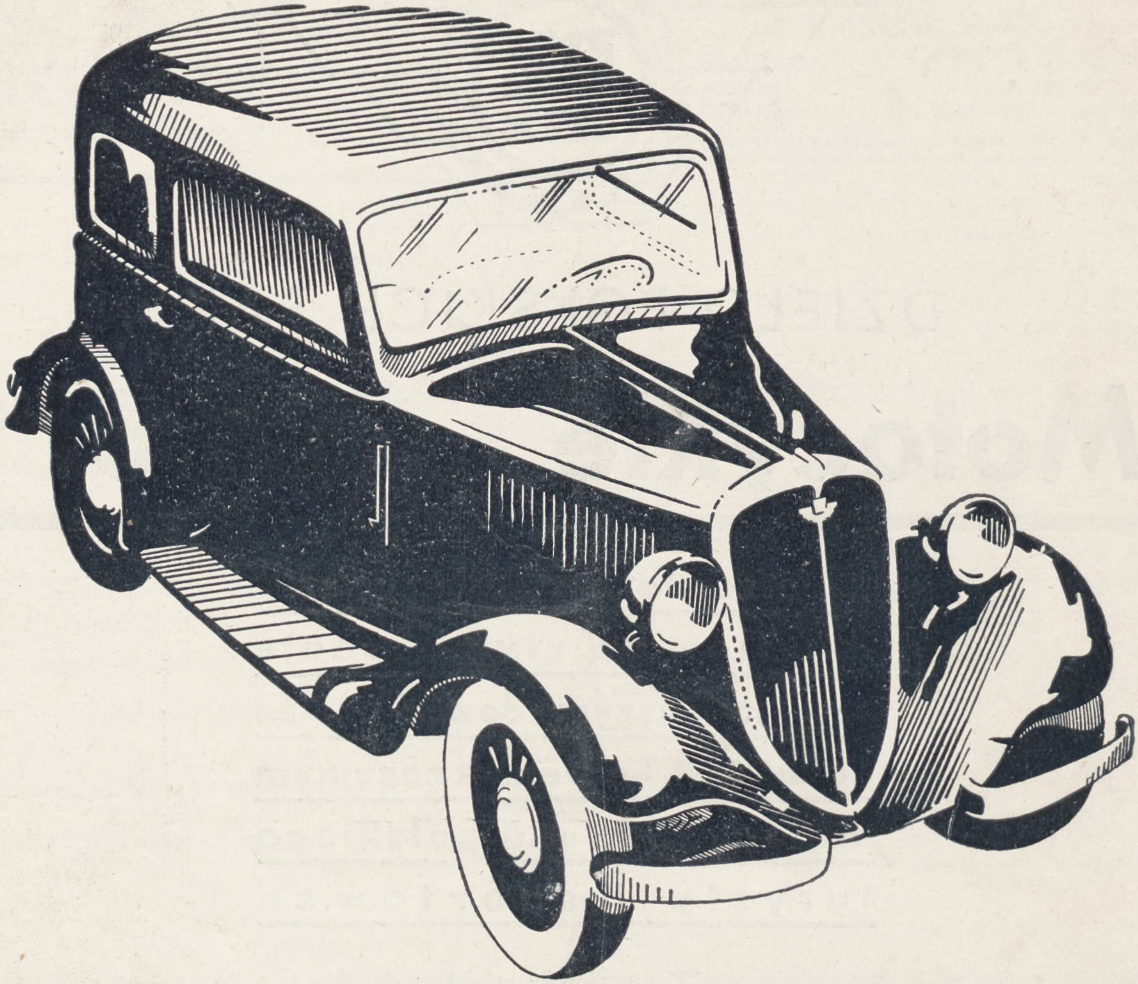
Do numeru dołączamy spis rzeczy dla rocznika naszego czasopisma

Adres Redakcji i Adminstracji: Warszawa, Kredytowa 5.
Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu, tel. 207-04 i 6.34-05. P. K. O. konto Nr. 12563.
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

Cena pojedyńczego egzemplarza miesięcznika „Touring" 50 gr.
Prenumerata: roczna zł. 6,—, półrocznie zł. 3,—

Wydawca: Polski Touring Klub. *Redaktor:* Józef Michalikowski, Sekr. Gen. Zarz. Gł. Polskiego Touring Klubu.

Druk. „Polska Zjednoczona" Warszawa, Nowolipie 2.



POLSKI FIAT 508

JEDYNY SAMOCHÓD OSOBOWY BUDOWANY Z POLSKICH SUROWCÓW

DOSTAWA NATYCHMIASTOWA ZE SKŁADU

POLSKI FIAT S. A.
Oddziały, przedstawicielstwa i stacje obsługi we wszystkich większych miastach Polski